





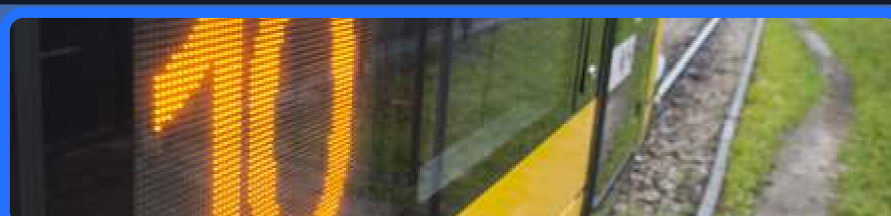


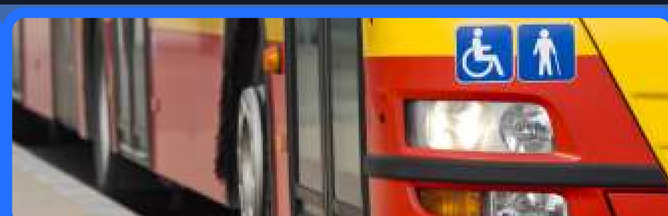




KOMUNIKACJA BEZ BARIER

Tramwajem po „Małej Moskwie” • Najlepsza komunikacja w Europie? • Niskopodłogowe zabytki





AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Z ŻYCIA KMKM

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY
Redaktor prowadząca: Barbara Anna Janiszewska

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa

Nakład: 7162
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu/ztm.warszawa
Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

ztm

DRODZY CZYTELNICY

W lipcu rozpoczęły się tradycyjne w Polsce wakacje, w stolicy wprowadzono wakacyjne zmiany w komunikacji miejskiej. W tym roku do zmian lipcowo-sierpniowych doszły jednak zamknięcia i remonty. Z powodu kolejnych prac przy budowie centralnego odcinka II linii metra w rejonie stacji Świętokrzyska trzeba było zamknąć stacje metra Świętokrzyska i Centrum. Rozpoczął się remont na linii średnicowej i wymiana torowisk na ul. Puławskiej. Wszędzie tam, aby zminimalizować utrudnienia dla pasażerów, Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił komunikację zastępczą. Szczegółowe informacje znajdą Państwo w AKTUALNOŚCIACH. Dodatkowo wszystko o klimatyzacji „w pigułce”.

Najważniejszą częścią tego wydania, czyli TEMATEM NUMERU jest „komunikacja bez barier”. Otwieramy go informacją o tym, jak komunikacja w stolicy jest dostosowana i dostosowywana do potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Przedstawiamy działania Zarządu Transportu Miejskiego, które – jak dotychczas – sprawiły, że „ponad 80 proc. osób niepełnosprawnych ruchowo, 85 proc. osób niewidomych i słabowidzących, ponad 90 proc. osób głuchych i 96 proc. osób z innymi rodzajami niepełnosprawności jest zadowolonych ze stołecznej komunikacji miejskiej” (INDICATOR). Zgodnie z oficjalnymi danymi Narodowego Spisu Powszechnego z 2002 roku, w Warszawie było ponad 180 tysięcy takich osób. Stołeczne Centrum Osób Niepełnosprawnych tylko w 2012 roku wydało ponad 16 tysięcy orzeczeń o niepełnosprawności. Z prezydent Warszawy rozmawialiśmy o znoszeniu barier w przestrzeni publicznej i budowaniu miasta otwartego i dostępnego dla wszystkich. Oczywiście zapytaliśmy również o dostosowanie publicznego transportu do potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. „Ostatnie lata przyniosły olbrzymie zmiany i postęp w zakresie dostępności dla mieszkańców transportu publicznego i związanej z nim infrastruktury... Na uwagę zasługują także kampanie społeczne, które przyczyniają się do zwiększenia wrażliwości społecznej pasażerów” – stwierdziła pani prezydent. Zapytaliśmy, jak stołeczną komunikację oceniają sami zainteresowani. Oni także podpowiedzieli, jak możemy im ułatwiać podróżowanie miejską komunikacją.

Gdzie jest najlepsza komunikacja w Europie? W Monachium – tam przy zakupie biletu do teatru lub do muzeum w jego cenie otrzymuje się bilet na dojazd. Warto przeczytać o tym w KOMUNIKACJI NA ŚWIECIE. A gdzie jeździły tramwaje po „małej Moskwie” – o tym w naszym cyklu TAM, GDZIE KIEDYŚ DZWONIŁY TRAMWAJE.

Zachęcamy do lektury!

WAKACYJNE AUTOBUSY I TRAMWAJE

29 czerwca br. – na czas wakacji – zostały wprowadzone zmiany w organizacji komunikacji miejskiej. Kursowanie linii 201, 304, 319, 394, 460, E-4 i E-8 zostało zawieszone. Dla siedmiu linii tramwajowych i 63 linii autobusowych zostały wprowadzone wakacyjne rozkłady jazdy.

Autobusy

Na czas wakacji zostało zawieszone kursowanie linii: **201** (KOŁO – NOWE BEMOWO), **304, 319** (METRO WILANOWSKA – PKP JEZIORKI), **394** (URSUS RATUSZ – URSUS NIEDŹWIADEK), **460** (ZAJEZDNIA STALOWA – METRO RATUSZ ARSENAŁ), **E-4** (TARCHOMIN – METRO MŁOCINY i **E-8** (NOWODWORY – METRO MŁOCINY).

W miejsce zawieszonego kursowania linii E-4 i E-8, **w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego, na trasie NOWODWORY – METRO MŁOCINY kursuje linia E-6. Autobusy zabierają pasażerów tylko w kierunku pętli METRO MŁOCINY**. Zasady kursowania linii **E-6** w godzinach popołudniowego szczytu komunikacyjnego nie zmieniły się, czyli autobusy kursują tylko w kierunku NOWODWORÓW.

W przypadku linii **120, 162, 163, 164, 211** i **411** zostały zawieszone tylko wybrane kursy, przede wszystkim szkolne i skrócone.

Wakacyjne rozkłady jazdy obowiązują na liniach: **105, 109, 114, 115, 126, 131, 132, 136, 139, 141, 142, 146, 147, 149, 152, 160, 161, 171,**



172, 174, 181, 185, 186, 189, 190, 191, 193, 205, 212, 219, 314, 315, 326, 422, 500, 501, 504, 507, 509, 511, 517, 518, 519, 523,527, E-2, E-6, 700, 701, 708, 709, 710, 712, 713, 714, 715, 719, 724, 727, 729, 735, 739 i **742**.

Tramwaje

Wakacyjne rozkłady jazdy zostały wprowadzone dla linii tramwajowych **1, 2, 9, 23, 24, 26** i **33**.

WAKACJE BEZ STACJI METRA ŚWIĘTOKRZYSKA I CENTRUM

Zgodnie z wnioskiem wykonawcy centralnego odcinka II linii metra, 29 czerwca br., zostały wyłączone z ruchu stacje metra ŚWIĘTOKRZYSKA i CENTRUM. Stacje będą niedostępne dla pasażerów przez całe wakacje. Podczas ich wyłączenia metro kursuje jedynie na odcinkach KABATY – POLITECHNIKA i MŁOCINY – RATUSZ ARSENAŁ. Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił komunikację zastępczą: linie tramwajowe 75 i 74 oraz linię autobusową Z-1.

Tramwaje kursują następującymi trasami:

75 – METRO MARYMONT– Słowackiego – Mickiewicza – Andersa – Marszałkowska – Nowowiejska – Filtrowa – PL. NARUTOWICZA

Linia 75 – w dni powszednie, w godzinach porannych i popołudniowych – kursuje z częstotliwością zbliżoną do metra, czyli co 4 minuty. W godzinach między szczytami tramwaje jeżdżą co 5 minut. W soboty i święta tramwaje linii 75 pojawiają się na przystankach co około 8 minut. Rano i wieczorem, przez cały tydzień, linia kursuje co 10 minut. Dodatkowo, godziny kursowania linii 75 są wydłużone w noce z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę do około godziny 3.00.

74 – ŻERAŃ WSCHODNI – Odrowąża – Starzyńskiego – Słomińskiego – Międzyparkowa – Andersa – Marszałkowska – Nowowiejska – Jana Pawła II – Popiełuszki – METRO MARYMONT



Linia tramwajowa 74 zapewnia wygodne połączenie osobom, które na czas wyłączenia stacji metra CENTRUM i ŚWIĘTOKRZYSKA zdecydowały się na korzystanie z komunikacji tramwajowej kursującej al. Jana Pawła II. W dni powszednie – w godzinach szczytu komunikacyjnego – linia 74 kursuje co 10 minut, a w pozostałych godzinach oraz w soboty i święta co 15 minut Rano i wieczorem przez cały tydzień linia kursuje co ok. 20 minut.

Autobusowa linia zastępcza **Z-1** została uruchomiona na trasie: METRO MARYMONT – Włościańska – Słowackiego – Mickiewicza – Andersa – Marszałkowska – Waryńskiego – METRO POLITECHNIKA.

Autobusy zatrzymują się na przystankach: PL. WILSONA, DW. GDAŃSKI, METRO RATUSZ ARSENAŁ, PL. BANKOWY, KRÓLEWSKA, METRO ŚWIĘTOKRZYSKA, CENTRUM i PL. KONSTYTUCJI.



W dni powszednie – w godzinach szczytu komunikacyjnego – autobusy podjeżdżają na przystanki co 5 minut, a w pozostałych godzinach oraz w soboty i święta co 8 minut. Rano i wieczorem przez cały tydzień linia kursuje co ok. 10 minut.



Dodatkowo – od poniedziałku do piątku, w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego – trasy linii autobusowych **226, 527, 718, 738** i **805** kończących kursy na pl. Bankowym – zostały wydłużone do centrum.

Pasażerowie mogą także korzystać z linii **313**, która została uruchomiona na wakacje. Autobusy tej linii kursują w dni powszednie, w godzinach szczytu komunikacyjnego na trasie: DW. WSCHODNI (Lubelska) – Skaryszewska – Targowa – Kłopotowskiego – Jagiellońska – al. Solidarności – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – DW. CENTRALNY (powrót: DW. CENTRALNY – Emilii Plater – pl. Grzybowski – Królewska – Marszałkowska – al. Solidarności – Jagiellońska – Marcinkowskiego – Targowa – Lubelska – DW. WSCHODNI (Lubelska).

W związku z zamknięciem dwóch stacji metra, **1 lipca br. zostały czasowo zamknięte dwa Punkty Obsługi Pasażerów ZTM: Świętokrzyska i Centrum II**. POP Świętokrzyska będzie nieczynny do końca sierpnia, a POP Centrum II do 18 sierpnia br. Przez cały czas pasażerowie mogą korzystać z POP-u Centrum I.

Honorowanie biletów

W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (metro + linia zastępcza **Z-1, 74** lub **75**) bilet jednorazowy skasowany w jednym ze środków transportu zachowuje ważność w drugim.

W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (metro + autobusy lub tramwaje) bilet jednorazowy skasowany na stacji metra zachowuje ważność w pojazdach linii:

- **T:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – METRO RATUSZ ARSENAŁ 04 (w jednym kierunku),
- **4:** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach)
- **15:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **18:** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **35:** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **107:** na odcinku DH SMYK – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **131:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),

- **171:** na odcinku PL. BANKOWY – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **227:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – CENTRUM (w jednym kierunku),
- **313:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – CENTRUM (w jednym kierunku),
- **422:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **501:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **519:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **520:** na odcinku PL. BANKOWY – METRO POLITECHNIKA (w obu kierunkach),
- **525:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **N11:** na odcinkach PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY oraz DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ,
- **N13:** na odcinku DW. CENTRALNY – PL. BANKOWY (w jednym kierunku),
- **N21:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N25:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N31:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N37:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N41:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N42:** na odcinku PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N61:** na odcinkach PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY oraz DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ,
- **N63:** na odcinku DW. CENTRALNY – PL. BANKOWY (w jednym kierunku),
- **N71:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N75:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N81:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N91:** na odcinku DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w jednym kierunku).

Bilet skasowany na wskazanych odcinkach w pojazdach ww. linii zachowuje ważność w pociągach metra.

PODMIEJSKA ŚREDNICA BEZ POCIĄGÓW

W związku z pracami prowadzonymi przez Polskie Linie Kolejowe, w dniach 29 czerwca – 1 września br., będzie zamknięta podmiejska linia średnicowa na odcinku od Warszawy Zachodniej do Warszawy Wschodniej. Wprowadzono zmiany w kursowaniu pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej oraz Kolei Mazowieckich.

Organizacja ruchu kolejowego

W czasie zamknięcia dopuszczony jest jedynie ruch wahadłowy na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Śródmieście.

W czasie wyłączenia pociągi kursują zasadniczo po torach dalekobieżnych. Większość pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich dojeżdża jedynie do Dworca Zachodniego i Dworca Wschodniego. Przez Dworzec Centralny kursują jedynie wybrane pociągi KM (w tym pociągi linii lotniskowej **KML**).

Zmiany w kursowaniu pociągów SKM

Linia S1 jest podzielona na trzy linie:

- **S1:** kursującą na odcinku Warszawa Śródmieście – Warszawa Ursus,
- **S10:** kursującą na odcinku Warszawa Wschodnia – Otwock,
- **S11:** kursującą uzupełniająco na odcinku Warszawa Zachodnia – Pruszków.

Linia S2 została podzielona na dwie linie:

- **S2:** kursującą między Lotniskiem Chopina a Dworcem Śródmieście (w tym dwa kursy skrócone tylko do odcinka Warszawa Śródmieście – Warszawa Zachodnia),
- **S20**: kursującą na odcinku Warszawa Wschodnia – Sulejówek Miłosna.

W czasie dwóch pierwszych weekendów lipca – **6-7.07. i 13-14.07**. – w związku z dodatkowymi pracami torowymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna, w czasie których zamknięty zostanie jeden tor, pociągi linii **S20** będą kursować wyłącznie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Rembertów. Pozostały odcinek będzie obsługiwany przez pociągi Kolei Mazowieckich.

Linie **S1** i **S2** stanowią połączenia wahadłowe między Dworcem Zachodnim a Dworcem Śródmieście. Każda z tych linii kursuje osobnym torem (**S1** po torze południowym, **S2** po torze północnym) co ok. 30-40 minut.



Pociągi z Dworca Wschodniego odjeżdżają z peronu 6 (pociągi rozpoczynające bieg na stacji WARSZAWA WSCHODNIA w kierunku stacji OTWOCK i DĘBLIN, w tym linia S10) oraz peronu 7 (pociągi rozpoczynające bieg na stacji WARSZAWA WSCHODNIA w kierunku stacji SULEJÓWEK MIŁOSNA, MIŃSK MAZOWIECKI, SIEDLCE, w tym linia S20).

Z Dworca Zachodniego pociągi odjeżdżają z peronu 2 (pociągi wahadłowe - linie S1 i S2 do stacji WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE) oraz peronu 3 (pociągi wahadłowe linii S2 do stacji WARSZAWA LOTNISKO CHOPINA i pociągi wahadłowe linii S1 do stacji WARSZAWA URSUS - uwaga, wyjątkowo pociąg może zostać podstawiony na peron 4 dlatego prosimy o uważne słuchanie komunikatów).

Zastępcza komunikacja tramwajowa

Pasażerowie pociągów mogą korzystać z regularnych linii tramwajowych, których trasy pokrywają się z linią średnicową, czyli: **7, 8, 9, 22** i **24**.

Żeby maksymalnie wzmocnić komunikację tramwajową między Dworcem Wschodnim a pl. Zawiszy, uruchomione zostały także dwie nowe linie tramwajowe: **45** i **77**.



Linia **77** kursuje na trasie: BANACHA – Grójecka – Al. Jerozolimskie – al. Zieleniecka – Kijowska – DWORZEC WSCHODNI. Tramwaje podjeżdżają na przystanki co 10 minut w godz. szczytu, co 15 minut poza szczytem i w soboty, a co 20 minut w dni świąteczne.

Linia **45** dodatkowo wzmacnia komunikację w ciągu Al. Jerozolimskich, ale tylko w dni powszednie, w godzinach szczytu. Kursuje z częstotliwością co 10 minut na trasie: WIATRACZNA – Al. Jerozolimskie – Grójecka – PL. NARUTOWICZA.

Zawieszone zostało kursowanie linii **25**.

Zastępcza komunikacja autobusowa

Pasażerowie, podobnie jak w przypadku tramwajów, mają do dyspozycji regularne linie autobusowe, które kursują wzdłuż linii średnicowej: **117, 127, 128, 158, 175, 517** i **521**.

Uruchomiona została nowa linia **313**, która umożliwia pasażerom, w dni powszednie w godzinach szczytu, dojazd do centrum Warszawy z Dworca Wschodniego. Autobusy tej linii odjeżdżają z pętli od strony ul. Lubelskiej. Linia kursuje z częstotliwością co 10 minut na trasie: DW. WSCHODNI (Lubelska) – Skaryszewska – Targowa – Kłopotowskiego – Jagiellońska – al. Solidarności – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – DW. CENTRALNY (powrót: DW. CENTRALNY – Emilii Plater – pl. Grzybowski – Królewska – Marszałkowska – al. Solidarności – Jagiellońska – Marcinkowskiego – Targowa – Lubelska – DW. WSCHODNI (Lubelska).



Zmieniona została także trasa linii zastępczej **ZS1**. Jej nowa trasa prowadzi ulicami: PKP PRUSZKÓW – Sienkiewicza – Powstańców – al. Wojska Polskiego – Bohaterów Warszawy – Warszawska – Keniga – Wojciechowskiego – Traktorzystów – URSUS-RATUSZ. Dzięki temu pasażerowie z Pruszkowa i Piastowa mogą dojechać do pociągu SKM linii **S1**.

Honorowanie biletów

- Utrzymane zostają wszystkie zasady związane z honorowaniem biletów obowiązujące w czasie budowy przystanku Warszawa Ursus Niedźwiadek na linii Warszawa – Skierniewice.
- Bilety ZTM i KM są honorowane w pociągach PKP IC oraz Przewozów Regionalnych na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia.
- Bilety ZTM są honorowane w pociągach KM kursujących między stacjami Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia przez stację Warszawa Centralna.
- W przypadku korzystania z przejazdów łączonych obejmujących skrócone linie SKM, bilet jednorazowy skasowany w jednym ze środków transportu zachowuje ważność w pozostałych środkach transportu, których trasa pokrywa się z przebiegiem linii (dotyczy to również pociągów KM, PKP IC oraz Przewozów Regionalnych na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia).
- Bilety KM są honorowane w wahadłowych pociągach SKM linii S1, S2 i S11 na całej trasie, a także w autobusach i tramwajach, których trasy pokrywają się z odcinkiem linii średnicowej Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia (ciąg ulic: Dw. Wschodni - Kijowska - Targowa - al. Zieleniecka - most Poniatowskiego - Aleje Jerozolimskie - Grójecka - Grzymały-Sokołowskiego / Niemcewicza / Aleje Jerozolimskie - Dw. Zachodni) oraz w autobusach linii 313 na całej trasie.
- W dniach 6-7.07. oraz 13-14.07., w związku z dodatkowymi pracami torowymi na odcinku Warszawa Rembertów – Warszawa Sulejówek Miłosna, bilety ZTM będą honorowane, na odcinku Warszawa – Sulejówek Miłosna, w pociągach KM obsługujących linię siedlecką.

PUŁAWSKA BEZ TRAMWAJÓW

Z powodu prac przy przebudowie skrzyżowania ul. Puławskiej z Domaniewską i prac przy wymianie przejazdów tramwajowych na skrzyżowaniach Puławskiej z al. Wilanowską, al. Lotników i Smyczkową, 29 czerwca br. wyłączony został ruch tramwajowy na ul. Puławskiej, między ul. Woronicza a pętlą Wyścigi. Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił zastępczą linię autobusową.

Ruch tramwajowy został wyłączony do odwołania. W tym czasie tramwaje linii: **4, 10** i **35** zostały skierowane na trasy objazdowe:

4: ANNOPOL – Odrowąża – Starzyńskiego – Międzyparkowa – Andersa – Marszałkowska – Puławska – Woronicza –WORONICZA (linia w godzinach szczytów wydłużona do pętli SŁUŻEWIEC),

10: GÓRCZEWSKA – Wolska – al. Solidarności – Jana Pawła II – Nowowiejska – Marszałkowska – Puławska – Woronicza – Wołoska – SŁUŻEWIEC;

35: NOWE BEMOWO – Powstańców Śląskich – Broniewskiego – Popiełuszki – Jana Pawła II – Stawki – Andersa – Marszałkowska – Nowowiejska – Filtrowa – Grójecka – BANACHA;

Linie 14 i 31 zostały zawieszone.

Uruchomiono również zastępczą linię autobusową **Z-2**, która kursuje na trasie: METRO WILANOWSKA – al. Wilanowska – Rolna – Wałbrzyska – Puławska – Woronicza – al. Niepodległości – Puławska – Wałbrzyska – Rolna – al. Wilanowska – METRO WILANOWSKA, z częstotliwością co 5 minut w godzinach szczytu.



ZMIANY PRZY PLACU WILEŃSKIM

Od 2 lipca br. obowiązuje zmieniona organizacja ruchu pieszego przy placu Wileńskim – zostało przywrócone przejście dla pieszych na ulicy Targowej. Nowa organizacja ruchu jest związana z rozpoczęciem kolejnego etapu prac przy stacji metra Dworzec Wileński.

Prace przy budowie stacji metra Dworzec Wileński były dotychczas prowadzone na południowej jedni al. Solidarności. 2 lipca zostały przeniesione na jezdnię północną. Dzięki temu pasażerowie wychodzący z Dworca Wileńskiego nie muszą bezpośrednio po jego opuszczeniu przechodzić na drugą stronę al. Solidarności, a następnie ulicy Targowej. Po wyjściu z dworca można iść cały czas wzdłuż Centrum Handlowego Wileńska, przejść przez ulicę Targową i dalej wzdłuż budynku Poczty Polskiej. Przejście dla pieszych w al. Solidarności, którym można dojść do przystanku, na którym zatrzymują się autobusy jadące w kierunku centrum jest zlokalizowane na wysokości cerkwi św. Marii Magdaleny.

ZMIENIONY ROZKŁAD I TRASA 401

Od 1 lipca br., w związku z remontem południowego wiaduktu nad torami WKD w ul. Łopuszańskiej, linia 401 kursuje według specjalnego rozkładu jazdy, a w wariantowych kursach jest skierowana na skróconą trasę z pętli WKD RAKÓW do pętli METRO SŁUŻEW.

Od 1 lipca, od początku kursowania linii dziennych, autobusowa linia 401 w godzinach szczytu, kursuje na skróconej trasie: WKD RAKÓW 51 – jezdnia boczna ul. Łopuszańskiej – Łopuszańska – Hynka – Sasanki – Marynarska – al. Wilanowska – al. Lotników – al. KEN – METRO SŁUŻEW 03 (przystanek dla wysiadających) – METRO SŁUŻEW 02 (przystanek dla wsiadających) – al. Lotników – al. Wilanowska – Marynarska – Sasanki – Hynka – Łopuszańska – boczna jezdnia ul. Łopuszańskiej – Równoległa – WKD RAKÓW 51.

We wszystkich kursach na trasie linii 401 jako „warunkowy" obowiązuje przystanek PRZEDPOLE 01. Został uruchomiony przystanek WKD RAKÓW 51, zlokalizowany przy ul. Równoległej, pod wiaduktami w ul. Łopuszańskiej, obowiązujący jako końcowy dla linii 401 (w kursach skróconych). Zostało zawieszone funkcjonowanie przystanku WKD RAKÓW 01 (do odwołania).



735 CZĘŚCIEJ W WEEKEND

29 czerwca br. zmienił się rozkład linii 735. Skorzystają na tym pasażerowie, którzy w wakacyjne weekendy podróżują nad Zalew Zegrzyński.

Autobusy linii 735 do 1 września br. będą kursowały częściej w weekendy i święta. Dotychczas autobusy w dni wolne od pracy odjeżdżały z pętli Metro Marymont co godzinę. Od 29 czerwca jeżdżą częściej, a „wypadkowa" częstotliwość kursowania linii 735 i 705 w kierunku Nieporętu wzrosła z 30 (dwa kursy na godzinę) do 20 minut (trzy kursy na godzinę).

422 CZĘŚCIEJ

Autobusy linii 422, w czasie utrudnień na I linii metra (od 1 lipca br.), w godzinach szczytu kursują częściej. Dzięki temu pasażerowie z Miasteczka Wilanów mają łatwiejszy i bezpośredni dojazd do centrum Warszawy autobusem.



Podstawową linią autobusową obsługującą osiedle jest linia 217 dowożąca pasażerów do stacji metra Wilanowska. Jednak w związku z wakacyjnym zamknięciem stacji Centrum i Świętokrzyska podjęto decyzję o usprawnieniu dojazdu do centrum autobusem zamiast podziemną kolejką.

Od 1 lipca linia 422 kursuje – przez cały dzień – co 10 minut, a nie co 15, jak dotychczas (co 30 minut poza godz. szczytu). Jej rozkład został skoordynowany z rozkładami jazdy linii 501 i 519 (kursują co 15 minut). Ostatni autobus linii 422 odjeżdża z Dworca Centralnego o godz. 22.09.

Wkrótce zostanie także ustawiona wiata przystankowa na pętli Branickiego, o którą zabiegali mieszkańcy.

Zmiana została wprowadzona na wniosek władz i mieszkańców dzielnicy Wilanów.

KONIEC WSPÓLNEGO BILETU NA LINII WOŁOMIŃSKIEJ

Mieszkańcy Ząbek, Zielonki, Kobyłki i Wołomina nie mogą od 1 lipca 2013 roku korzystać z biletów ZTM w pociągach Kolei Mazowieckich. Władze powiatu poinformowały o wycofaniu się samorządów z dalszej współpracy w zakresie współfinansowania tego komunikacyjnego udogodnienia.



Dla większości mieszkańców powiatu oznacza to zwiększenie kosztów codziennych dojazdów do pracy czy szkoły. Zamiast jednego biletu ZTM, ważnego w obu strefach biletowych, muszą kupować bilet KM do przystanku Warszawa Zacisze-Wilno oraz bilet ZTM ważny tylko w pierwszej strefie.

Według samorządowców z linii wołomińskiej, ZTM oraz Warszawa mają zbyt wygórowane oczekiwania finansowe w zakresie dopłat do Wspólnego Biletu. Lecz tak naprawdę zwiększenie ich udziału w finansowaniu tej oferty wynika przede wszystkim z konieczności ujednolicenia przez ZTM zasad dopłat do Wspólnego Biletu obowiązujących w całej aglomeracji. O wprowadzeniu takiego rozwiązania samorządowcy wiedzieli od dawna. Obecnie, kiedy komunikacja w Warszawie znalazła się w trudnej sytuacji, ze względu na ograniczenie w budżecie miasta wydatków na jej funkcjonowanie, ujednolicenie tych zasad (40 proc. udział w kosztach na terenie danej gminy przy założeniu stawki 22,90 zł za pociągokilometr) stało się koniecznością.

Władze Wołomina zwróciły się jednocześnie do prezydent Warszawy z prośbą o stworzenie dla mieszkańców gminy specjalnej oferty taryfowej. W najbliższym czasie będą prowadzone w tej sprawie rozmowy.

Mieszkańcy powiatu wołomińskiego (po wycofaniu się samorządów ze współfinansowania Wspólnego Biletu) mogą od 1 lipca br. zwracać bilety ZTM **we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM bez ponoszenia tzw. opłaty manipulacyjnej**.

WAKACYJNY ROZKŁAD WLT

W wakacje można częściej korzystać z wodnych atrakcji Warszawskich Linii Turystycznych. Od 1 lipca br. promy pływają codziennie, a tramwaj wodny – dodatkowo w piątki.

Statek „Wars" od 1 lipca do 31 sierpnia, pływa trzy razy dziennie w piątki oraz cztery razy dziennie w weekendy i dni świąteczne. Za rejs trzeba zapłacić 18 zł.

Bezpłatne promy – „Wilga", „Słonka", „Pliszka" i „Turkawka" w wakacje zmagają się z nurtem Wisły codziennie, również w dni powszednie.

W rejs nad Zalew Zegrzyński, do malowniczo położonego Serocka, tak jak do tej pory, można się wybrać we wszystkie soboty i niedziele oraz święta. Koszt całodziennej podróży to 36 zł.

Przypominamy, że statki „Zefir" i „Wars" odpływają w tym sezonie z przystanku na Cyplu Czerniakowskim – informacje o tym, jak dostać się do przystani z okolicznych przystanków autobusowych znajdują się na stronie ZTM, w zakładce „linie turystyczne". Natomiast dostępność biletów można sprawdzić w specjalnej wyszukiwarce. W tym celu należy wejść w zakładkę o nazwie „sprawdź miejsca" i wybrać interesujący nas środek transportu oraz preferowaną datę podróży.



TRAMWAJ NA TARCHOMIN - WNIOSEK JUŻ ZŁOŻONY

Przybliża się termin rozpoczęcia budowy kolejnego odcinka linii tramwajowej na Tarchomin. Zarząd Transportu Miejskiego złożył wniosek o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji do pętli Mehoffera i uzgodnił harmonogram dalszych prac.

24 maja br. Zarząd Transportu Miejskiego uzyskał nową decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla linii tramwajowej na Tarchomin. 20 czerwca br. w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego został złożony wniosek o wydanie decyzji ZRID (czyli zezwolenia na realizację inwestycji drogowej) dla budowy odcinka linii tramwajowej od mostu Marii Skłodowskiej-Curie do pętli tramwajowej przy ul. Mehoffera. ZTM uzgodnił również harmonogram realizacji inwestycji ze spółką Tramwaje Warszawskie.

Na początku lipca ZTM podpisze z Tramwajami Warszawskimi porozumienie dotyczące realizacji inwestycji, a spółka ogłosi przetarg na budowę odcinka linii na Tarchomin.

W połowie lipca do Tramwajów Warszawskich zostanie przekazana kompletna dokumentacja projektowa.



Decyzja ZRID powinna zostać uzyskana pod koniec sierpnia, a we wrześniu prawdopodobnie zostanie rozstrzygnięty przetarg i podpisana umowa z wykonawcą.

Budowa najprawdopodobniej zakończy się we wrześniu przyszłego roku. W październiku 2014 roku nowy odcinek uzyska pozwolenie na użytkowanie i wtedy linia numer 2 pojedzie z Młocin do pętli Mehoffera.

Pierwszy, ponad trzykilometrowy odcinek trasy tramwajowej na Tarchomin (od ul. Marymonckiej do ul. Myśliborskiej) został oddany do użytku 21 stycznia br. Pomiędzy pętlą na węźle komunikacyjnym Młociny i przystankiem Stare Świdry, od poniedziałku do piątku, kursuje linia 2 obsługiwana przez nowoczesne dwukierunkowe tramwaje.

W ZABYTKOWYM TRAMWAJU Z PRZEWODNIKIEM

Linię T – od 29 czerwca br. - oprócz wagonu promocyjnego obsługują również dwa zabytkowe tramwaje. Pasażerowie, w wybranych kursach, mogą się wybrać w podróż z przewodnikiem, który przybliża historię stolicy i komunikacji miejskiej.

To już osiemnasty sezon popularnej „tetki". W tym roku tramwaje jeżdżą na trasie: PL. NARUTOWICZA – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Międzyparkowa – Słomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – Jagiellońska - al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Towarowa – pl. Zawiszy - Grójecka – PL. NARUTOWICZA.

Specjalny multimedialny wagon promocyjny kursuje na linii T we wszystkie weekendy 2013 roku (od 30 maja do 29 września). Od 29 czerwca do 1 września na trasę „tetki" wyruszyły również dwa zabytkowe tramwaje, w których konduktorami i przewodnikami są członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej (kursy z przewodnikiem są oznaczone w rozkładzie literą p).

Podczas godzinnej przejażdżki w stylu retro można zobaczyć charakterystyczne miejsca związane z historią Warszawy – m.in. pomnik prezydenta Narutowicza, kompleks Filtrów Warszawskich, socrealistyczną architekturę MDM-u i Muranowa, wybieg warszawskich „misiów", urokliwą panoramę Starego Miasta oraz monumentalną siedzibę Muzeum Powstania Warszawskiego.



PRZEZ WANDALI STRACILIŚMY PRAWIE 1,5 MLN ZŁOTYCH

Na terenie stolicy – w pojazdach, na pętlach, węzłach oraz przystankach – w ubiegłym roku doszło do 24 tysięcy aktów wandalizmu. Na usunięcie zniszczeń ZTM oraz przewoźnicy musieli przeznaczyć łącznie prawie 1,5 miliona złotych.

Wandale, tradycyjnie, najczęściej niszczyli elementy infrastruktury przystankowej, a brygady przystankowe ZTM niemal codziennie zajmowały się usuwaniem szkód. W ubiegłym roku w statystykach ZTM odnotowano ponad 9,5 tys. uszkodzonych i wyrwanych słupków przystankowych, ponad 900 wybitych szyb. Zniszczono również 1,3 tys. ławek i ponad 7,8 tys. rozkładów. Uszkodzono różne elementy 2,7 tys. wiat przystankowych. Chuligani nie oszczędzali także węzłów przesiadkowych (40 różnego typu uszkodzeń).

Niszczono stacje metra (191 graffiti, 54 wybite szyby, 35 uszkodzonych automatów oraz 88 innych uszkodzeń) i elementy wyposażenia wagonów Metra Warszawskiego (7 wybitych szyb, 42 graffiti, 28 uszkodzeń wyposażenia – uchwytów, poręczy itd.).

Spółka Miejskie Zakłady Autobusowe odnotowała ogółem 455 dewastacji (m.in. 214 wybitych szyb, 19 zniszczonych kasowników i biletomatów), a Tramwaje Warszawskie – 105 (w tym 64 wybite szyby, 9 zniszczonych kasowników i biletomatów). W Szybkiej Kolei Miejskiej doszło w 2012 roku do 78 przypadków niszczenia mienia w pociągach (52 wybite szyby, 11 graffiti).

Głównym celem kampanii **„Nie toleruj, powiadom"**, która potrwa do 30 października br., jest uwrażliwienie mieszkańców na wszystkie przypadki wandalizmu oraz zachęcenie do szybkiego informowania służb o wszelkich zaobserwowanych wykroczeniach i przestępstwach. Straty można ograniczyć – dlatego apelujemy i zachęcamy pasażerów, by zadzwonili pod numer 112 lub 986, lub wysłali sms pod numer 723 986 112, gdy zauważą wandali wybijających okna w pojazdach, malujących graffiti, niszczących wiaty.

Organizatorem piątej edycji kampanii jest Zarząd Transportu Miejskiego, a partnerami Straż Miejska m.st. Warszawy, Komenda Stołeczna Policji i AMS. Partnerem medialnym akcji - TVP Warszawa.

Metro Warszawskie:
- **445 dewastacji,**

Miejskie Zakłady Autobusowe:
- **455 dewastacji,**

Tramwaje Warszawskie:
- **105 dewastacji.**

ztm

zakochaj się w Warszawie bezpiecznej

NIE BĄDŹ OBOJĘTNY
NIE TOLERUJ
WANDALIZMU
POWIADOM

ZADZWOŃ POD NUMER
112 LUB 986
MOŻESZ TEŻ WYSŁAĆ SMS
POD 723 986 112
ZAPISZ TE NUMERY W TELEFONIE KOMÓRKOWYM

Partnerzy:





ams

Partner medialny:

TVP WARSZAWA

Z OSTATNIEJ CHWILI

S3 WRACA NA TORY

Od najbliższej soboty (6 lipca) pasażerowie znów będą mogli korzystać z linii S3. Pociągi dojadą do przystanku Warszawa Służewiec. Wznowienie kursów na lotnisko Chopina będzie możliwe dopiero po naprawie infrastruktury przez PKP PLK.

Na wniosek ZTM i SKM spółka PKP PLK, po analizie sytuacji związanej z ruchem pociągów, wyraziła zgodę na przywrócenie kursowania linii S3. Od 6 lipca 2013 roku pociągi tej linii SKM znów powrócą na tory i będą kursowały na skróconej trasie Wieliszew / Legionowo – Służewiec, według dotychczasowego rozkładu jazdy, obowiązującego od 29 czerwca br.

Przypominamy, że w związku z utrudnieniami na stacji Warszawa Lotnisko Chopina oraz zamknięciem linii średnicowej, linia S3 kursowała przez dwa dni (29-30 czerwca) na skróconej trasie, a 1 lipca jej kursowanie zostało zawieszone.

Linia **S9** od 8 lipca br. będzie kursowała według podstawowego rozkładu jazdy (obowiązującego od 29 czerwca – bez kursów weekendowych).

Ze względu na ograniczenia w przepustowości infrastruktury w rejonie stacji Warszawa Służewiec oraz na odcinku pomiędzy Warszawą Zachodnią a Warszawą Wschodnią, pociągi mogą kursować z kilkuminutowymi opóźnieniami.

Bilety jednorazowe ZTM skasowane w pociągach S3 zachowują ważność w pociągach S2 i KML na odcinku Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina, bilety jednorazowe ZTM skasowane w liniach S2 i KML na odcinku Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Służewiec zachowują ważność w pociągach S3.



KOLEJNE STACJE VETURILO

2 lipca br. uruchomiono trzy kolejne stacje Veturilo – w pobliżu Akademii Pedagogiki Specjalnej (APS/Szczęśliwicka) oraz na skrzyżowaniach ulic Sanocka/Pruszkowska i Belgradzka/Rosoła.



Rowery możemy wypożyczać już na 155 stacjach Veturilo. Przypominamy, że od 21 czerwca br. Veturilo można jeździć po Nowym Mieście. A 23 czerwca wypożyczono rower po raz milionowy! Każdy rower jest wypożyczany średnio 4-5 razy dziennie, a w systemie jest już zarejestrowanych ponad 117 tysięcy użytkowników.



OBECNIE TO JUŻ STANDARD

Kilkanaście lat temu była jedynie marzeniem, później nowinką techniczną, dostępną tylko w nielicznych pojazdach... Obecnie klimatyzacja jest standardowym elementem wyposażenia, dostępnym w 61,48 proc. autobusów i 37,55 proc. składów tramwajowych oraz we wszystkich pociągach SKM.

Przygoda stołecznej komunikacji z klimatyzacją „na dobre" rozpoczęła się dopiero w 2005 roku, kiedy na tory wyjechały pierwsze pociągi 14WE Szybkiej Kolei Miejskiej (6 składów), a na ulice przegubowe solarisy, należące do Miejskich Zakładów Autobusowych (80). Rok później do Warszawy trafiły autobusy MAN Lion's City G z przetargu, wygranego przez firmę ITS Michalczewski. Natomiast pierwszymi klimatyzowanymi tramwajami były niskopodłogowe bydgoskie Pesy, które pojawiły się na warszawskich torach w 2007 roku (15 pojazdów).

Historia „klimatyzowanej" komunikacji miejskiej jest więc krótka i liczy zaledwie osiem lat... Przez ten czas doszło jednak do prawdziwej rewolucji, jeśli chodzi o wymagania i wyposażenie taboru. A pasażerowie praktycznie już sobie nie wyobrażają, że nowe autobusy i tramwaje w okresie letnim, mogłyby być w ogóle pozbawione chłodzenia.



Statystyka nie kłamie

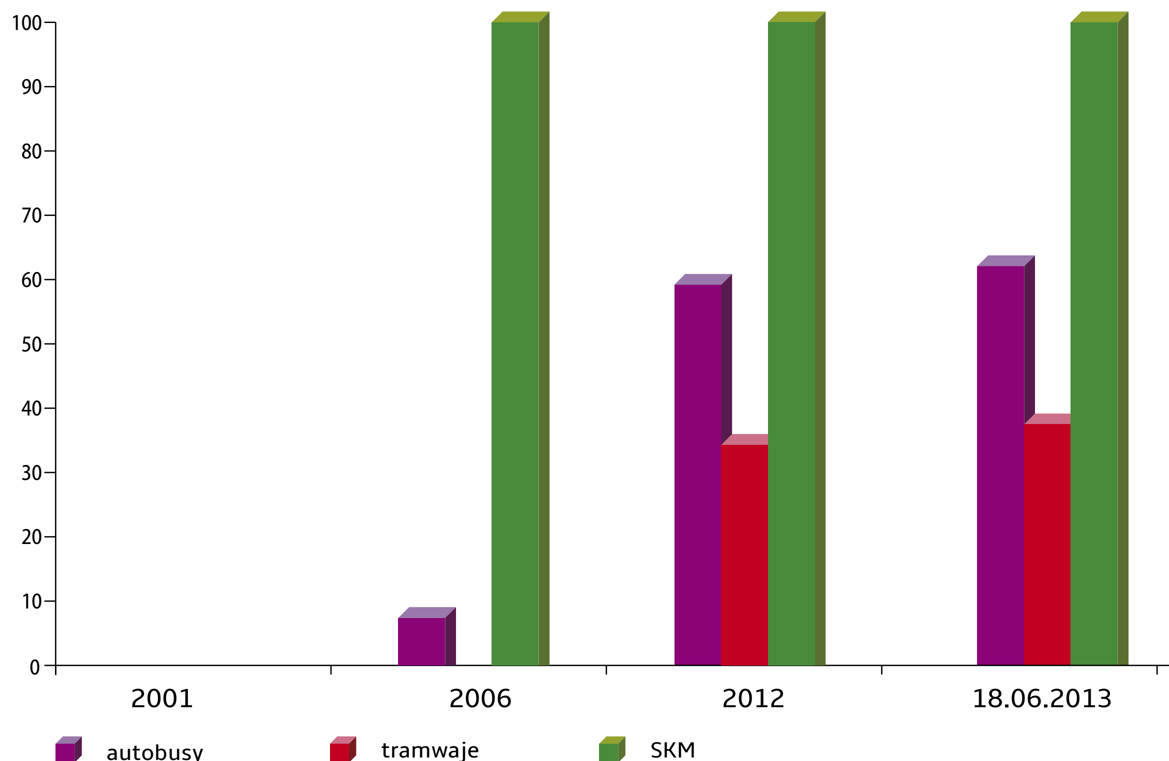
W 2001 roku w Warszawie nie było żadnych klimatyzowanych autobusów i tramwajów. Warto przypomnieć, że po ulicach (dane wg stanu parku taborowego) jeździły wówczas 1722 autobusy i 446 składów tramwajowych.



Pięć lat później, w 2006 roku sytuacja przedstawiała się nieco lepiej – w stolicy było już 108 klimatyzowanych autobusów (6,6 proc.) i 6 pociągów SKM (100 proc.). Po drogach i torach jeździło wtedy 1626 autobusów, 444 składy tramwajowe oraz 6 pociągów SKM (w latach 2009 – 2011 SKM na trasie jeździły również pociągi EN57, które zostały wycofane z obsługi linii, po zakupie nowego taboru).

W 2012 roku liczba klimatyzowanych pojazdów znacząco wzrosła – do 1002 autobusów (czyli do 53,9 proc.) i 164 tramwajów (33,47 proc.). W urządzenia chłodzenia były wyposażone wszystkie pociągi SKM (29 składów!).

Jak to wygląda obecnie? W autobusach wskaźnik wozów klimatyzowanych w 2013 roku (dane z czerwca br.) wzrósł do 61,48 proc. (MZA – 53,09 proc., Mobilis – 98,64 proc., ITS Michalczewski – 50,93 proc., PKS Grodzisk Mazowiecki – 100 proc.), a w tramwajach do 37,55 proc. (187 wagonów klimatyzowanych).



Jaka temperatura?

Głównym zadaniem systemu klimatyzacyjnego w pojazdach komunikacji miejskiej jest oczywiście zapewnienie odpowiedniego komfortu jazdy, poprzez utrzymanie odpowiedniej – zadanej temperatury i wilgotności powietrza we wnętrzu pojazdu. W specyfikacjach przetargowych na obsługę komunikacyjną ZTM określa minimalną moc chłodzenia, w zależności od wielkości autobusu, co ma się przełożyć na wydajność tego urządzenia oraz temperaturę wnętrza pojazdów.

W przypadku przewoźników autobusowych – Miejskich Zakładów Autobusowych, Mobilisu, PKS Grodzisk Mazowiecki oraz ITS Michalczewskiego temperatura wewnątrz pojazdów nie może przekroczyć 25 stopni Celsjusza i powinna zostać uruchomiona automatycznie, jeśli osiągnie taką wartość. W tramwajach „klimatyzacja" ma po prostu działać przez cały czas kursowania – bowiem pojazdy są wyposażone w zintegrowany system HVAC (Heating, Ventilation, Air Conditioning), który odpowiada zarówno za wentylację, ogrzewanie, chłodzenie, jak i odwilżanie. W pociągach SKM, podobnie jak w autobusach, temperatura wewnętrzna nie powinna przekroczyć 25 stopni Celsjusza.

Chłodzone pojazdy są odpowiednio oznakowane. Można je poznać po specjalnej naklejce na drzwiach („Pojazd klimatyzowany") oraz po charakterystycznych urządzeniach zamontowanych na dachu. Wyposażenie wszystkich pojazdów można również sprawdzić na **tej** stronie.

Kierowcy autobusów wyposażonych w klimatyzację mają obowiązek stosowania przez całą dobę tzw. „ciepłego guzika", żeby urządzenia działały efektywnie. Dlatego pasażerowie sami otwierają drzwi pojazdu, poprzez naciśnięcie przycisku (z wyjątkiem osób niepełnosprawnych lub osób z ograniczoną mobilnością). Jeśli na przystanku nie ma oczekujących i nikt nie wysiada, drzwi pozostają zamknięte i do środka nie dostaje się wtedy gorące powietrze. Okna pozostają zamknięte, aby schłodzone powietrze nie wydostawało się na zewnątrz.

Skuteczność klimatyzacji zależy oczywiście od tego, jak często otwierane są drzwi pojazdów. Na niektórych trasach jest dużo, niezbyt oddalonych od siebie przystanków, a na niektórych przystankach czas wyjścia i wejścia pasażerów znacznie się wydłuża. Przy wysokiej temperaturze zewnętrznej, szybkie schłodzenie powietrza w pojeździe obsługującym taką linię, nawet przy dość wydajnym systemie, jest znacznie utrudnione.

W pojazdach, które nie są wyposażone w system chłodzenia wnętrza (lub system nie działa) okna muszą zostać odblokowane, powinny zostać otwarte szyberdachy i włączone nawiewy.

Autobusy wyposażone w klimatyzację:

1000-1015 - Solaris Urbino 10 (MZA)	8396-8399 - Solaris Urbino 18 Hybrid (MZA)
1020-1039 - Solbus SM10 (MZA)	8401-8440 - Solaris Urbino 18 (MZA)
1040-1059 - Solaris Urbino 10 (MZA)	8500-8579 - Solaris Urbino 18 (MZA)
1100-1119 - Solaris Urbino 12 (MZA)	8800-8899 - Solaris Urbino 18 (MZA)
1200-1224 - Solbus SM12 (MZA)	A001-A031 - Solaris Urbino 12 (Mobilis)
1400-1409 - Solaris Urbino 12 (MZA)	A060-A082 - Solaris Urbino 8.6 (Mobilis)
1500-1555 - Solaris Urbino 12 (MZA)	A101-A153 - Solaris Urbino 12 (Mobilis)
1800-1869 - Solaris Urbino 12 (MZA)	A160-A193 - Jelcz Libero (Mobilis)
2200-2259 - Mercedes Conecto G (MZA)	A201-A255 - MAN Lion's City G (ITS Michalczewski)
3382-3384 - MAN NG313 Lion's City (MZA)	A196 - Solaris Urbino 10 (Mobilis)
3400-3469 - MAN LION'S CITY G (MZA)	A360-A380 - Autosan Solina (Mobilis)
8201-8240 - Solaris Urbino 18 (MZA)	A501-A609 - Scania CN270UB (PKS Grodzisk Mazowiecki)
8300-8369 - Solaris Urbino 18 (MZA)	A701-A754 - Solaris Urbino 18 (Mobilis)

Grunt to częsta kontrola

Od czasu utworzenia, warszawski ZTM dba o jakość usług komunikacyjnych, kontrolując ich wykonywanie przez poszczególnych przewoźników. Sprawdza również działanie klimatyzacji. Co roku, w okresie letnim są prowadzone kontrole wszystkich przewoźników, którym są naliczane kary za nie włączone lub nie działające systemy chłodzenia. W roku 2011 przeprowadzono 1427 kontroli i stwierdzono 523 uchybienia. Rok później liczba skontrolowanych wozów wzrosła do 5035, a nadzór ruchu ukarał przewoźników autobusowych za 1383 przypadki niesprawnej klimatyzacji (na łączną kwotę ponad 410 tys. zł). Kontrole przynoszą wymierny efekt, a liczba pojazdów z nie działającą lub źle działającą klimatyzacją zmniejsza się.

ZTM w celu podniesienia standardu podróżowania w komunikacji miejskiej nadal będzie intensyfikował kontrole tych urządzeń podczas wakacji. Bowiem klimatyzacja ma działać we wszystkich pojazdach, w których się znajduje. I żaden przewoźnik nie może liczyć na pobłażliwość.



W tym roku (maj-czerwiec) ZTM przeprowadził już 769 kontroli klimaty-zacji, z czego ponad 360 u przewoźników ajentów. Odno-towano 50 uchybień, za które nałożono kary finansowe na przewoźników.

Pierwszym klimatyzowanym pojazdem w Warszawie był autobus Solaris o numerze bocznym A352, należący do firmy Mobilis. Trafił do stolicy w 2003 roku, kiedy klimatyzacja nie była jeszcze obowiązkowa. Jeździł po ulicach do 31 maja br., czyli do zakończenia jednego z kontraktów – co najważniejsze z włączonym i ze sprawnym układem klimatyzacyjnym. Obecnie jest wozem rezerwowym, oznaczonym nowym numerem A196.

PO CO NAM NISKOPODŁOGOWCE, WYŚWIETLACZE I ZAPOWIEDZI GŁOSOWE?

Czy autobus, który podjechał na przystanek to moja linia? Jak wsiądę do tramwaju? W jaki sposób dowiem się, czy to już mój przystanek? Dziwne pytania? Nie dla ponad 16 tysięcy niepełnosprawnych mieszkańców Warszawy. Co na to Zarząd Transportu Miejskiego? Prawie wszystkie autobusy wyjeżdżające na stołeczne ulice to pojazdy niskopodłogowe. Wszystkie pociągi metra i Szybkiej Kolei Miejskiej są wyposażone w system zapowiedzi głosowych i wyświetlacze elektroniczne. Od ponad roku działa Punkt Obsługi Pasażerów dla osób głuchych.

Zgodnie z danymi Stołecznego Centrum Osób Niepełnosprawnych, orzeczenie o niepełnosprawności lub stopniu niepełnosprawności wydano 16 226 mieszkańcom Warszawy. Co ma im do zaoferowania warszawska komunikacja miejska? Tabor w znacznym stopniu przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, regularnie modernizowaną infrastrukturę przystankową i stale udoskonalane systemy informacyjne.

Tabor

Ponad **95 proc. autobusów**, prawie **33 proc. tramwajów** oraz **wszystkie pociągi metra i Szybkiej Kolei Miejskiej** kursujące w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego to **pojazdy niskopodłogowe.**



Prawie wszystkie autobusy i 33 proc. tramwajów kursujących rano to pojazdy niskopodłogowe

Autobusy i tramwaje są wyposażone w wysuwaną platformę ułatwiającą wprowadzenie wózka inwalidzkiego do środka. W nowoczesnych tramwajach Swing platforma wysuwa się automatycznie i dopiero wtedy otwierają się drzwi. Aby zasygnalizować chęć skorzystania z platformy, wystarczy wcisnąć specjalny przycisk z piktogramem osoby niepełnosprawnej znajdujący się na zewnątrz i wewnątrz pojazdu, przy drzwiach przystosowanych do



Platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka inwalidzkiego do autobusu

wjazdu wózka inwalidzkiego. W razie potrzeby, kierujący pojazdem udziela osobie niepełnosprawnej pomocy.

W autobusach dodatkowo zastosowano funkcję przyklęku, czyli możliwość obniżenia progu wejścia, aby zmniejszyć różnicę między krawężnikiem a progiem. Dzięki temu pasażerowie mający problemy z poruszaniem się mogą łatwiej wsiąść do pojazdu.



Aby skorzystać z platformy, wystarczy nacisnąć przycisk z piktogramem osoby niepełnosprawnej

UDZIAŁ POJAZDÓW PRZYSTOSOWANYCH DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH (w proc.)*/

	dzień powszedni			sobota	niedziela
	szczyt poranny	międzyszczyt	szczyt popołudniowy		
AUTOBUSY	96,14	99,62	96,53	99,88	99,88
TRAMWAJE	32,60	45,05	32,68	52,70	52,70
METRO	100	100	100	100	100
SKM	100	100	100	100	100

** kwiecień 2013 r.*

Wyposażenie taboru

Wyposażenie pojazdów komunikacji miejskiej planowane jest w taki sposób, aby mogły z nich swobodnie korzystać osoby z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Przede wszystkim istotne jest zapewnienie bezpiecznego miejsca do podróży oraz pełnej informacji pasażerskiej.

We wszystkich pojazdach są wyznaczone **miejsca** – oznaczone piktogramem – **dla wózków inwalidzkich**. Dodatkowo, w każdym autobusie, tramwaju i pociągu są przygotowane miejsca siedzące (również oznaczone piktogramem), z których w pierwszej kolejności mogą skorzystać osoby niepełnosprawne, starsze lub podróżujące z dziećmi.



Miejsce dla wózków inwalidzkich

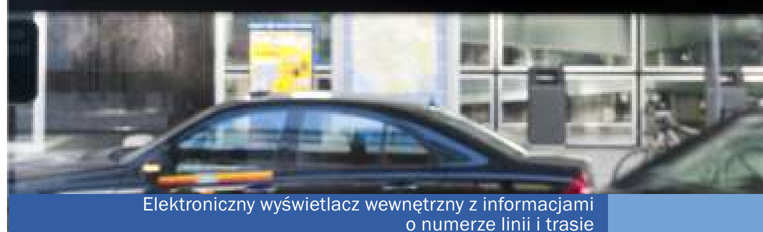
Aby ułatwić pasażerom sprawne poruszanie się po mieście, w pociągach Szybkiej Kolei Miejskiej, w ponad 97 proc. autobusów i prawie 40 proc. tramwajów zostały zamontowane wewnętrzne i zewnętrzne wyświetlacze elektroniczne. Prezentowany jest na nich numer linii oraz trasa. W 2013 roku rozpoczęto wprowadzanie na elektronicznych wyświetlaczach i tradycyjnych tablicach



Piktogram wskazujący miejsce dla osoby niepełnosprawnej, starszej lub podróżującej z dzieckiem

bocznych nowego symbolu – „ograniczona dostępność". Przystanki, których infrastruktura jest nieprzystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych (brak dostępu z poziomu terenu oraz brak wind, ramp, podnośników i pochylni) są oznaczane symbolem białego wykrzyknika na tle czerwonego koła. W wewnętrzne wyświetlacze elektroniczne – informujące o nazwie stacji – wyposażone są także wszystkie pociągi metra.





Elektroniczny wyświetlacz wewnętrzny z informacjami o numerze linii i trasie

UDZIAŁ POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W WYŚWIETLACZE ELEKTRONICZNE I SYSTEM ZAPOWIEDZI GŁOSOWYCH (w proc.)*/		
	wyświetlacze elektroniczne wewnętrzne i zewnętrzne	zapowiedzi głosowe
AUTOBUSY	97,2	54,3
TRAMWAJE	39,8	45,3
METRO	100 (tylko wyświetlacze wewnętrzne)	100
SKM	100	100

* kwiecień 2013 r.



Jeżeli kierowca zauważy na przystanku osobę z białą laską zobowiązany jest uruchomić system zewnętrznych zapowiedzi głosowych

Z myślą o osobach niewidomych, w pojazdach komunikacji miejskiej wdrożono **system zapowiedzi głosowych**. W ten sposób pasażerowie są informowani o nazwie przystanku, na którym w danej chwili zatrzymuje się pojazd oraz o kolejnym przystanku. System zapowiedzi głosowych działa także na zewnątrz pojazdów. W sytuacji, gdy prowadzący pojazd dostrzeże na przystanku autobusowym lub tramwajowym osobę z białą laską lub psem przewodnikiem jest zobowiązany do uruchomienia systemu, który poda numer linii. Obecnie system zapowiedzi głosowych działa w ponad 54 proc. autobusów, 45 proc. tramwajów oraz we wszystkich pociągach metra i Szybkiej Kolei Miejskiej.



Przycisk STOP z napisem w alfabecie Braille'a

Dla osób niewidomych i słabowidzących, w części pojazdów zamontowane zostały przyciski **STOP** z napisami w alfabecie Braille'a. Bezpieczeństwo podróży takich osób jest większe dzięki **listwom w kontrastowym żółtym kolorze** przymocowanym do drzwi i krawędzi podestów.

Infrastruktura

Wymianie i dostosowaniu taboru do potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności towarzyszy **modernizacja infrastruktury przystankowej**, uwzględniająca potrzeby osób niepełnosprawnych. Na modernizowanych przystankach, przy krawężniku montowany jest pas płytek antypoślizgowych oraz pas z żółtymi płytkami z wypustkami. Dodatkowo, w odległości 1,5 metra od krawędzi peronu nie ustawia się żadnych elementów niezwiązanych z przystankiem komunikacji

miejskiej, np. latarni czy skrzynek elektrycznych. Na przystankach autobusowych starszego typu są namalowane żółte linie ostrzegające przed krawędzią peronu.



Zmodernizowany przystanek w al. Zielenieckiej z pasem płytek z wypustkami

Jednocześnie stale rozszerzany jest **System Informacji Pasażerskiej** na najpopularniejszych przystankach. Oprócz informacji o rozkładach jazdy i utrudnieniach wyświetlanych na tablicach elektronicznych, osoby niewidome mogą korzystać z funkcji zapowiedzi głosowej.



Przycisk przy tablicy SIP uruchamiający funkcję głosową na przystanku tramwajowym



Winda na stacji metra Stare Bielany

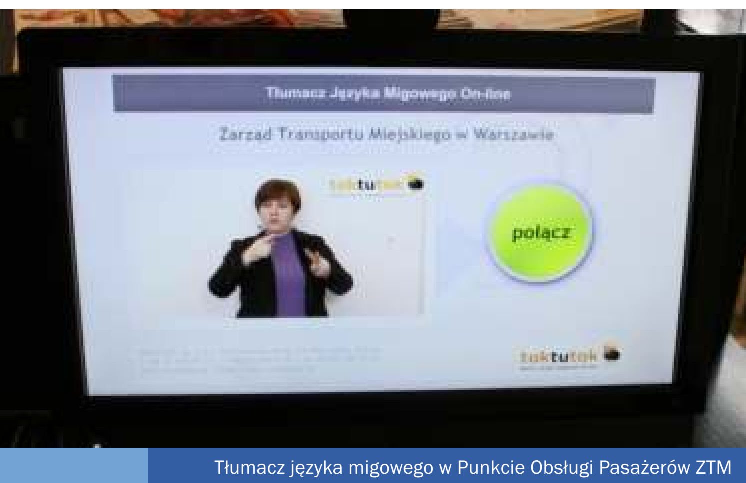
W pełni przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych są stacje metra, które wyposażono w **windy** łączące antresole z peronami. Osoby na wózkach inwalidzkich mogą także korzystać z wyjść bezpieczeństwa. Na peronach zamontowano pasy z guzkami oraz oznaczono ścieżki prowadzące. Dodatkowo, realizowany jest program, którego celem jest dalsze dostosowanie I linii metra do potrzeb osób niepełnosprawnych. W ramach programu wybudowano i uruchomiono dwie nowe windy na stacjach Ursynów i Racławicka.



Perony na stacji metra Słodowiec z pasem i guzkami

Informacja

Odpowiednio wyposażony tabor i właściwie przystosowana infrastruktura są podstawowymi elementami ułatwiającymi osobom niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji miejskiej. Niemniej istotną rolę pełni właściwie przygotowana i zaprezentowana informacja.



Tłumacz języka migowego w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM

Podstawowym źródłem informacji o stołecznej komunikacji miejskiej jest strona internetowa **ZTM**, przygotowana tak, aby mogły z niej korzystać osoby z różnymi rodzajami niepełnosprawności.

Z myślą o osobach niewidomych, **menu graficzne strony zostało zastąpione tekstowym**. Dzięki temu – w trybie dużego kontrastu – jest ono widoczne, a czytniki bez problemu „odczytują" tytuły zakładek. Osoby głuche mogą korzystać z podstron przetłumaczonych na **język migowy**. Przetłumaczone informacje dotyczą najważniejszych zagadnień związanych z komunikacją miejską, takich jak ceny i rodzaje biletów, uprawnienia do ulg oraz sieć sprzedaży biletów.

Od ponad roku funkcjonuje także **Punkt Obsługi Pasażerów ZTM** (Warszawa, ulica Żelazna 61) **obsługujący osoby głuche**. W punkcie dostępne jest stanowisko tłumacza migowego (PJM / SJM) online.

Trwają prace nad **nową internetową wyszukiwarką połączeń**, która umożliwi osobom z różnymi rodzajami niepełnosprawności uzyskanie informacji o występujących utrudnieniach na zaplanowanej trasie podróży. Dzięki temu pasażerowie będą mogli wybrać wariant podróży, który będzie minimalizował uciążliwości. Testy wyszukiwarki planowane są na jesień 2013 roku. Sukcesywnie rozbudowywana będzie również **baza danych dotycząca utrudnień w dostępie do przystanków**.

Ponad 80 proc. osób niepełnosprawnych ruchowo, 85 proc. osób niewidomych i słabowidzących, ponad 90 proc. osób głuchych i 96 proc. osób z innymi rodzajami niepełnosprawności jest zadowolonych ze stołecznej komunikacji miejskiej.

W 2010 roku Centrum Badań Marketingowych INDICATOR, na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego, przeprowadziło **badanie „Potrzeby, oceny i opinie niepełnosprawnych użytkowników komunikacji miejskiej w Warszawie"**. W badaniu wzięło udział 800 osób z różnymi typami niepełnosprawności: ruchową, wzroku, słuchu i innymi.

Zgodnie z odpowiedziami osób biorących udział w badaniu, cierpiących na choroby i uszkodzenia narządów ruchu czynnikami, które ułatwiają podróż są: oznakowanie i umiejscowienie przycisków dla osób niepełnosprawnych, funkcja przyklęku w autobusach oraz dostępność miejsc wyznaczonych dla osób niepełnosprawnych.

Osoby niewidome i słabowidzące, jako najistotniejsze wskazały oznaczenia krawędzi podestów na stopniach oraz informację głosową wewnątrz i na zewnątrz pojazdów.

Dla pasażerów z chorobami i uszkodzeniami słuchu ważne jest oznakowanie nazw stacji metra widocznych z pociągu oraz elektroniczny system wyświetlania przebiegu trasy.

Niepełnosprawni pasażerowie najczęściej wybierają komunikację miejską w drodze do i z pracy oraz zakładów opieki zdrowotnej. Najchętniej podróżują autobusami (ze względu na to, że często są bezpośrednim środkiem transportu) oraz metrem (ze względu na wygodę podróżowania).

WARSZAWA – MIASTO OTWARTE I DOSTĘPNE

O znoszeniu barier w przestrzeni publicznej i budowaniu miasta otwartego i dostępnego dla wszystkich mówi **prezydent Warszawy, Hanna Gronkiewicz-Waltz**.

Jesteśmy w połowie Roku Osób Niepełnosprawnych, ogłoszonego przez Sejm RP – to dobra okazja, aby powiedzieć, co władze m.st. Warszawy robią, aby takim mieszkańcom żyło się w stolicy łatwiej. Czyli, co już zrobiono, co w planach.



Dbamy systemowo o prawa i interesy osób z niepełnosprawnościami w Warszawie, realizując wieloletni Warszawski Program Działań na Rzecz Osób Niepełnosprawnych. Sukcesywnie realizujemy jego priorytety – zaczynając od kwestii wsparcia środowiskowego osób i rodzin, wyrównywania szans w zakresie dostępu do edukacji, aktywizacji zawodowej i dostępu do rynku pracy, a kończąc na znoszeniu barier architektonicznych i zapewnianiu dostępności informacji.

W tym roku realizujemy dwa duże projekty dofinansowane ze środków unijnych. W projekcie „Przeciwdziałanie wykluczeniu cyfrowemu osób niepełnosprawnych w Warszawie" weźmie udział dwa tysiące warszawiaków, którzy otrzymają na 5 lat laptopy, dostosowane do ich potrzeb wraz z bezpłatnym Internetem oraz zostaną przeszkoleni z obsługi i efektywnego korzystania ze sprzętu. Drugi projekt: „Nowoczesne technologie szansą rozwoju zawodowego i aktywizacji społecznej osób niepełnosprawnych" zakłada bezpłatne przekazanie warszawiakom 900 zestawów komputerowych wraz z oprogramowaniem (w tym 300 z oprogramowaniem dla osób niewidzących i niedowidzących), szkoleniami, bezpłatnym dostępem do Internetu oraz bezpłatnym serwisem sprzętu i wsparciem technicznym. Dodatkowym elementem projektu jest utworzenie siedmiu ogólnodostępnych Centrów Informatycznych, wyposażonych w wysokospecjalistyczne stanowiska komputerowe.

W kolejnych latach będziemy kładli nacisk na dalsze rozpoznawanie potrzeb osób niepełnosprawnych i współpracę ze środowiskiem organizacji pozarządowych działających na ich rzecz. Niezwykle istotną kwestią jest dostępność informacji – w tym celu będziemy dostosowywać miejskie serwisy internetowe tak, aby były zgodne z wytycznymi WCAG 2.0*. Chcemy również, aby informacja była przekazywana prostym i zrozumiałym dla wszystkich językiem. Od jakiegoś czasu sukcesywnie dbamy o to, aby nasi pracownicy brali udział w szkoleniach z języka migowego, naszym mieszkańcom zapewniamy możliwość skorzystania z usług „migających" tłumaczy, a w Wydziałach Obsługi Mieszkańców pojawia się coraz więcej urządzeń ułatwiających wzajemny kontakt. Dążymy do tego, aby chociaż część organizowanych przez nas debat i otwartych spotkań była tłumaczona na język migowy i transmitowana przez Internet. Stopniowo i w miarę posiadanych środków finansowych likwidujemy bariery architektoniczne. Wierzę, że to wszystko sprawi, że w najbliższej przyszłości zmniejszy się liczba osób, które do tej pory mogły być wykluczane przez brak dostępu do informacji i będą one mogły brać aktywny udział w życiu obywatelskim i współdecydować o ważnych dla nich sprawach.

Podczas Europejskiego Kongresu „Miasto i niepełnosprawni" w 1995 roku przyjęto Deklarację Barcelońską, w której precyzyjnie zapisano działania samorządu na rzecz osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Rzecz jednak nie w zapisach, tylko w działaniach, które w efekcie wyrównają szanse tych osób i „zablokują" ich społeczną izolację. Jak Warszawa realizuje te zapisy?

Deklaracja Barcelońska w jasny i uporządkowany sposób doprecyzowuje zadania samorządu, których celem jest wyrównanie szans osób z niepełnosprawnościami oraz

zapobieganie ich izolacji i wykluczeniu społecznemu, a także budowanie społeczeństwa włączającego i obywatelskiego.

Wytycza kierunki, które są zgodne z działaniami, które podejmuje Urząd m.st. Warszawy, m.in. właśnie realizując Warszawski Program Działań. W te inicjatywy zaangażowana jest większość biur, dzielnice, a także miejskie jednostki organizacyjne oraz spółki. Wszyscy realizujemy zadania w oparciu o akty wyższego rzędu, jak i dokumenty strategiczne oraz programy operacyjne.



Od grudnia 2009 roku w moim imieniu działa pełnomocnik ds. równego traktowania. Jednym z jego zadań jest m.in. koordynowanie działań komórek organizacyjnych Urzędu m.st. Warszawy w zakresie wprowadzania zasad i rozwiązań przeciwdziałających dyskryminacji. We współpracy z innymi biurami oraz jednostkami organizacyjnymi staramy się sukcesywnie wprowadzać rozwiązania pod kątem równości szans i powszechnego uczestnictwa osób z niepełnosprawnościami w życiu publicznym, kulturalnym, społecznym i gospodarczym.

Znoszenie barier w przestrzeni publicznej to działania, które wymagają współpracy wszystkich jednostek miejskich. Proszę opowiedzieć o „zbudowaniu miasta otwartego i dostępnego dla wszystkich mieszkańców". To cel, który zapisano w „Warszawskim Programie Działań na Rzecz Osób Niepełnosprawnych na lata 2010 – 2020".

Od grudnia 2009 roku w moim imieniu działa pełnomocnik ds. równego traktowania. Jednym z jego zadań jest m.in. koordynowanie działań komórek organizacyjnych Urzędu m.st. Warszawy w zakresie wprowadzania zasad i rozwiązań przeciwdziałających dyskryminacji. We współpracy z innymi biurami oraz jednostkami organizacyjnymi staramy się sukcesywnie wprowadzać rozwiązania pod kątem równości szans i powszechnego uczestnictwa osób z niepełnosprawnościami w życiu publicznym, kulturalnym, społecznym i gospodarczym. Na bieżąco reagujemy również na zgłaszane przez mieszkańców interwencje. Jeśli dany problem dotyczy większej liczby podmiotów, czy różnych kompetencji, zwołujemy interdyscyplinarne zespoły robocze, które wypracowują jak najlepsze bieżące rozwiązania lub wytyczają kierunki do budowania systemowych programów. W tę formę dialogu włączamy oczywiście organizacje pozarządowe, które często są ekspertami w danej dziedzinie, a także dysponują rozwiązaniami i pomysłami, które Urząd m.st. Warszawy może wykorzystać w realizacji wspólnego celu, jakim jest właśnie **„zbudowanie miasta otwartego i dostępnego dla wszystkich mieszkańców"**, ale nie tylko. Otwieramy się również na turystów (w tym oczywiście osoby z niepełnosprawnościami) – Stołeczne Biuro Turystyki wydało przewodniki po Warszawie oznaczone piktogramami, które mówią o dostępności danych obiektów zabytkowych czy miejsc wartych odwiedzenia. Natomiast dzięki współpracy zagranicznej i dofinansowaniu z funduszy norweskich, Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków zrealizowało polsko-norweski projekt „Przełamywanie barier - wymiana wiedzy i doświadczeń ekspertów z dziedziny ochrony dziedzictwa kulturowego w zakresie adaptacji obiektów zabytkowych dla potrzeb osób niepełnosprawnych".

Działania na rzecz wyrównywania szans osób z niepełnosprawnościami wymagają współpracy biur i wydziałów w urzędzie miasta z organizacjami pozarządowymi. Proszę powiedzieć, jak układa się ta współpraca?

Oczywiście, wiele z naszych działań nie byłoby możliwe bez udziału samych zainteresowanych oraz organizacji działających na ich rzecz – na zasadzie „nic o nas bez nas". Organizacje pozarządowe, a także indywidualni mieszkańcy zgłaszają potrzeby i luki, które należy wypełnić, aby zapewnić im równy udział w korzystaniu z oferty miasta. Jedną z form zgłaszania uwag, wniosków i postulatów są komisje dialogu społecznego (KDS), działające przy biurach merytorycznych ratusza. Sprawami osób z niepełnosprawnościami zajmują się m.in. KDS ds. Niepełnosprawności oraz KDS ds. Równego Traktowania. Wcześniej działała również Komisja ds. Mieszkań Chronionych, ale dzięki dobrej współpracy cele, dla których została utworzona zostały zrealizowane, a działania Komisji zostały zakończone. Ta forma wsparcia środowiskowego coraz prężniej rozwija się w Warszawie i służy osobom najbardziej potrzebującym.

Często korzystam z rad i uwag Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych, złożonej z przedstawicieli trzeciego sektora oraz samorządu. Rada m.in. opiniuje projekty uchwał i programów w kwestiach dotyczących osób z niepełnosprawnościami oraz czuwa nad respektowaniem ich praw.

Kolejną formą obywatelskiego udziału mieszkańców w kreowaniu miejskiej polityki społecznej są konsultacje społeczne – osoby zainteresowane mają możliwość zgłaszania swoich uwag do projektów aktów prawa miej-

scowego, mogą brać udział w warsztatach i debatach okołokonsultacyjnych i w ten sposób wyrażać swoje zdanie.

Odpowiadając na zgłaszane potrzeby ogłaszamy otwarte konkursy ofert dla organizacji pozarządowych, przyznajemy rocznie ponad 8 milionów złotych na dotacje na realizację zadań publicznych w obszarze wsparcia osób z niepełnosprawnościami.

Dzięki modelowej współpracy z organizacjami pozarządowymi utworzyliśmy mieszkanie treningowe dla osób niepełnosprawnych ruchowo. To pierwszy w Polsce tego rodzaju kompleks mieszkaniowy przygotowany dla pięciu niepełnosprawnych. Już planujemy kolejne takie mieszkania: na Bielanach i na Ursynowie.

Na koniec proszę ocenić dostosowanie transportu publicznego do potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. ZTM ze szczególną uwagą wsłuchuje się w opinie tego środowiska i stara się, jak najszybciej i najlepiej, realizować zadania związane z ułatwianiem podróżowania komunikacją miejską. Wymienia tabor, ulepsza informację, modernizuje infrastrukturę. I co ważne, choć trudne, poprzez różne kampanie stara się uwrażliwić współpasażerów na potrzeby i pomoc takim osobom. Czy ostatnie lata to w Pani ocenie widoczna zmiana na lepsze?

Ostatnie lata przyniosły olbrzymie zmiany i postęp w zakresie dostępności dla mieszkańców transportu publicznego i związanej z nim infrastruktury. Rośnie liczba nowoczesnych autobusów i tramwajów dostępnych dla osób o ograniczonej mobilności – nie tylko osób z różnego rodzaju niepełnosprawnościami, ale także starszych, czy rodziców z dziećmi w wózkach. Od 2007 roku na warszawskie ulice wyjechało ponad 810 nowych autobusów oraz 200 tramwajów. Stale poprawiamy system informacji i komunikacji, zarówno w samych środkach transportu, jak i na przystankach czy stacjach. Na uwagę zasługują także kampanie społeczne, które przyczyniają się do zwiększania wrażliwości społecznej pasażerów.



Miasto dostępne dla osób z niepełnosprawnościami, jest przecież miastem dostępnym dla nas wszystkich.

Zarząd Transportu Miejskiego dba o podnoszenie kwalifikacji kierowców, motorniczych, maszynistów czy kontrolerów, organizując dla nich szkolenia antydyskryminacyjne oraz podnoszące wiedzę na temat, jak zachowywać się w sytuacjach trudnych dla pasażerów, a wymagających wsparcia z ich strony.

Na bieżąco przekazujemy materiały informacyjno-edukacyjne w zakresie przeciwdziałania dyskryminacji, a także przekazując postulaty mieszkańców i organizacji pozarządowych. Niezmiernie cieszy mnie fakt, że zarówno mój głos, jak i głos mieszkańców nie pozostaje obojętny, a zgłaszane problemy są rozwiązywane najszybciej, jak to możliwe.

Pracujemy na rzecz osób niepełnosprawnych wspólnie z grupą osób w Urzędzie m.st. Warszawy, zaangażowanych na rzecz innych, starających się zrozumieć wszystkie problemy związane z niepełnosprawnością. Kiedy ma się dobry zespół, można zdziałać wiele dobrego. Dla mnie ważne jest, że zmienia się świadomość nas wszystkich, że miasto dostępne dla osób z niepełnosprawnościami, jest przecież miastem dostępnym dla nas wszystkich.

* *Standard WCAG (Web Content Accessibility Guidelines) – wytyczne dotyczące dostępności witryn internetowych dla osób z różnymi rodzajami niesprawności, określające przyjęte w Europie zasady przygotowywania serwisów internetowych, aby były dostępne dla jak największej liczby użytkowników wykluczonych cyfrowo. W Polsce stosowanie WCAG 2.0 reguluje rozporządzenie Rady Ministrów z 12 kwietnia 2012 roku.*

„SZPRYCHA 2010” DLA PREZYDENT STOLICY

21 marca 2011 roku Hanna Gronkiewicz-Waltz odebrała nagrodę Towarzystwa Przyjaciół Szalonego Wózkowicza „Szprycha 2010”. Prezydent stolicy znalazła się w gronie trzech laureatów „Szprych 2010”, wręczanych po raz pierwszy przez prezesa Fundacji TPSW, Marka Sołtysa.



„Szprychy” dla pomocnych – nagroda Fundacji TPSW dla osób, które w szczególny sposób zasłużyły się działając przeciw wykluczeniu, likwidacji barier i działaniu na rzecz osób z niepełnosprawnością. Przyznawane w trzech kategoriach: dla działacza społecznego, dziennikarza i polityka. TPSW wyróżniło jeszcze Annę Machalicę-Pułtorak, prezeskę Stowarzyszenia „Otwarte Drzwi” oraz dziennikarza – Wojciecha Karpieszuka.

USTALMY ZASADY WZAJEMNEJ KOMUNIKACJI

- mówi **Krzysztof Kaperczak, członek Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych.**

Co według Pana najbardziej przeszkadza osobom z różnymi rodzajami niepełnosprawności w miejskiej komunikacji?



Po pierwsze – brak ustalonych zasad komunikacji pomiędzy prowadzącymi pojazdy a osobami niepełnosprawnymi.

Po drugie – różnorodność pojazdów powoduje, że do każdego trzeba podchodzić inaczej. Na przykład, w części pojazdów tramwajowych, aby motorniczy rozłożył elektryczną rampę niepełnosprawny pasażer musi najpierw wcisnąć niebieski przycisk. A w pozostałej części tramwajów motorniczy bez naciskania przycisku może to zrobić sam, widząc stojącego na peronie niepełnosprawnego, który sygnalizuje zamiar jazdy. To należy ujednolicić – albo otwieramy tylko po naciśnięciu przycisku albo bez niego. Albo i tak, i tak. Słyszałem, że jest to tylko problem przeprogramowania komputera pokładowego.

ZTM stara się tę komunikację przystosowywać do potrzeb osób niepełnosprawnych. Odbyło się wiele spotkań w tej sprawie. Czy opinie i propozycje najbardziej zainteresowanych są wg Pana – pamiętając o realnych możliwościach – uwzględniane?

Raczej tak. Chociaż rozumiem sprzeczności w oczekiwaniach poszczególnych grup osób niepełnosprawnych. Być może należałoby te kontakty jakoś nie tyle zintensyfikować, ale znaleźć właściwą (bo dotychczas jest luźna) formułę współpracy.

Którym rodzajem transportu podróżuje się najłatwiej?

Korzystam z wszystkich rodzajów transportu, oprócz SKM-ki. Powodem są trudności z dotarciem na wiele peronów (bardzo często są tam popsute dźwigi osobowe).

Najłatwiej oczywiście podróżować w następującej kolejności: metrem, tramwajem (chociaż nie wszystkie jeszcze są niskopodłogowe) oraz autobusem (chociaż są zbyt niskie perony przystanków).

Czego jeszcze najbardziej brakuje?

Na pewno podniesienia maksymalnej dopuszczalnej wysokości peronów przystanków oraz ewentualnej aranżacji pod kątem osób niedowidzących i niewidomych.

Ułatwianie życia osobom z różnymi rodzajami niepełnosprawności wymaga współpracy wielu instytucji i organizacji. Pan jest „aktywnym" uczestnikiem tych działań. Jak Pan je ocenia?

Biuro Pomocy i Projektów Społecznych jest bardzo zaangażowane w sprawy osób z niepełnosprawnościami, jednak z racji obciążenia wieloma innymi obowiązkami te działania w mojej ocenie nie są wystarczające. Brakuje osoby, która koordynowałaby te działania. To właśnie w tym Biurze powinny powstawać wytyczne, propozycje dotyczące m.in. dostosowania transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych.

ZTM, oprócz działań praktycznych stara się dotrzeć do podróżnych poprzez kampanie społeczno-informacyjne. Taka była m.in. kampania „Przyjacielu, ustąp miejsca", poświęcona seniorom, niepełnosprawnym i kobietom w ciąży. Czy takie kampanie pozwalają przełamywać istniejące bariery? Co jeszcze warto zrobić, abyśmy byli bardziej wrażliwi w stosunku do osób z niepełnosprawnościami i abyśmy potrafili z uśmiechem przyjść im z pomocą?


ZTM – spotkanie z przedstawicielami Fundacji INTEGRACJA

A to jest trudne pytanie – może większa obecność przedstawicieli ZTM-u na różnego typu imprezach osób niepełnosprawnych, gdzie będzie można bezpośrednio zachęcić do podróżowania komunikacją zbiorową.

Krzysztof Kaperczak

Jest absolwentem Politechniki Warszawskiej (kierunek Inżynieria Komunikacyjna). Pracownik Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie. Zajmuje się problemami dot. samodzielnego poruszania się osób niepełnosprawnych w przestrzeni publicznej. Autor licznych publikacji. Współpracownik Urzędu m. st. Warszawy oraz środowiska osób niepełnosprawnych. Członek Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych, organu doradczego prezydent m.st. Warszawy.

ZMIENIA SIĘ WIELE, ALE JESZCZE WIELE TRZEBA ZROBIĆ

- mówi o sytuacji w warszawskiej komunikacji **dziennikarz radiowy, Wojciech Urban**

Jak Pan, jako osoba korzystająca z transportu publicznego, ocenia dostosowanie go do potrzeb osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności?

Z dostosowaniem transportu publicznego bywa często, jak z polskim ustawodawstwem prawnym. Prawo jest dobre, ale nie jest egzekwowane i wykorzystywane. Podobnie bywa z warszawskim transportem miejskim. W nowszych (a takich jest już większość) autobusach i tramwajach są wysuwane platformy, które mają pomagać wózkowiczom, ale często nie da się ich otworzyć. Są „zapieczone", ponieważ nigdy nie były używane.

Nie generalizuję, bo są kierowcy bardzo uprzejmi, pomocni i uczynni. Czasem wystarczy na przykład „opuścić podłogę" w autobusie lub tramwaju, by ułatwić osobie o kulach wejście do środka. Często kierowcy widząc osobę o kulach „opuszczają podłogę pojazdu" niemal automatycznie. Ale wielokrotnie zdarzyło mi się, że zostałem przycięty drzwiami autobusu lub tramwaju, zanim zdążyłem wydostać się z pojazdu na przystanek. Wielokrotnie też zdarzyło mi się upaść w autobusie, ponieważ tuż przed przystankiem, kierowca hamował zbyt raptownie i nazbyt ostro. W takich sytuacjach nic nie zmienią udogodnienia sprzętowe, podjazdy, pasy, pochylnie. Potrzeba odrobiny empatii.

Zajmuje się Pan tematyką związaną z problemami osób niepełnosprawnych. Czy takie informacje łatwo „przebijają się" w mediach i przynoszą efekt?



Słuchacze z niepełnosprawnością zawsze czekają na informacje dotyczące udogodnień i wsparcia. Oczywiście, że takie informacje przynoszą efekty. Jeśli jest ich dużo, to tym lepiej. Ale osoby z niepełnosprawnością czekają także na informacje dotyczące form kulturalnej rozrywki (niezależnie od stopnia sprawności). Dziś niepełnosprawność powoli staje się normalnością. Mam nadzieję, że podziały: sprawni - niepełnosprawni, zwłaszcza w odniesieniu do kultury i spraw społecznych z czasem znikną.

Czy miasto, instytucje i organizacje, również działające na rzecz osób niepełnosprawnych, dobrze ze sobą współpracują, co w konsekwencji ułatwia życie w mieście „otwartym i dostępnym dla wszystkich”?

Wielokrotnie monitorowałem i interweniowałem między innymi w sprawie wind na największym w Polsce Dworcu Centralnym. Brakuje, na przykład, wind i podjazdów z poziomu dworca na przystanki tramwajowe. Rzecznik dworca odsyła mnie do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (bo to ta instytucja odpowiada za infrastrukturę przystanków), a rzecznik "GDAKI" mówi: „Nie mamy pieniędzy". Więc mimo, że zmienia się wiele, to często poziom współpracy instytucji publicznych wciąż pozostawia wiele do życzenia.

Wojciech Urban

Dziennikarz programu I Polskiego Radia. Z mediami związany od dziewięciu lat. Zajmuje się zarówno sprawami społecznymi, jak i aktywnością kulturalną. Jest m.in. autorem i współautorem cyklicznych audycji „Muzyka nocą" i „Niedziela z radiową Jedynką". Prowadzi autorskie audycje dotyczące kultury.

JAK POMAGAĆ? EMPATIA I ŻYCZLIWOŚĆ NIE KOSZTUJĄ WIELE

Podróżując komunikacją zwracajmy uwagę na niepełnosprawnych współpasażerów. Osoby z różnymi rodzajami niepełnosprawności napotykają na swojej drodze przeszkody architektoniczne, ale podróżowanie po mieście mogą utrudnić także bariery w kontaktach międzyludzkich.

ZTM dba o to, by transport publiczny był coraz bardziej dostępny i przyjazny dla niepełnosprawnych. Przybywa nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów, tramwajów i pociągów. Rozwijamy system informacji pasażerskiej. Inwestycje w tabor i infrastrukturę komunikacyjną wymagają jednak czasu i nakładów finansowych. **Empatia, życzliwość, wyciągnięcie pomocnej dłoni nie kosztują wiele wysiłku. Stać na nie każdego**.

Czasem życzliwości i dobrych chęci nie brakuje, ale nie najlepiej jest z wiedzą. Ważne jest uświadomienie sobie, jak różne mogą być potrzeby osób dotkniętych różnymi rodzajami niepełnosprawności. O tym, jak prawidłowo pomagać powiedzieli nam Szalony Wózkowicz i głuchoniewidomy użytkownik komunikacji.



Marek Sołtys, *„Szalony Wózkowicz”:*

Jak współpasażerowie mogą nam pomóc?

Po pierwsze: nie przeszkadzać...

Osoby, które z życzliwością chcą nam pomóc, powinny spytać, zanim podejmą samodzielne akcje. Poruszam się na wózku akumulatorowym - zdarza się, że ktoś chwyta mnie za rączkę z tyłu i próbuje wepchnąć/wyciągnąć z windy w metrze czy na rampie w autobusie. Zwykle to utrudnia. Wiem też od osób poruszających się na wózkach ręcznych, że ludzie często zaczynają ciągnąć wózek i zamiast pomóc, powodują „akcję siłowania się”. Prośba zatem: „Spytaj, zanim zaczniesz pomagać”.

Po drugie: ustąpić miejsca...

Wózkiem trudniej się manewruje, ponieważ nie jeździ w bok tylko musi mieć miejsce na skręcenie i inne manewry. Dlatego...
Przepuście osobę na wózku jako pierwszą - i tak będziecie musieli się przesunąć, gdy będę zajmował swoje miejsce w autobusie czy tramwaju.
Przepuście wózek przed rowerem - łatwiej jest przejść z rowerem do innych drzwi pojazdu, niż nam na wózku szukać wolnego wejścia.

Po trzecie: uśmiechnijmy się...

Dotyczy to obu stron. To nic nie kosztuje, a gdy mamy życzliwą atmosferę, przyjemniej się podróżuje.
Generalnie, warszawiacy nie są tacy źli i całkiem dobrze się z nimi podróżuje. Nie zdarzyło mi się, aby ktoś odmówił pomocy, gdy poprosiłem. Dość często rozmawiam z ludźmi w środkach komunikacji. Naprawdę wierzę w życzliwość i słowa: przepraszam, dziękuję.

Pan Grzegorz, *osoba głuchoniewidoma:*

Osobiście nie przepadam za tym, aby mi ustępowano miejsca. Bardzo słabo słyszę i bardzo słabo widzę, ale generalnie nie przeszkadza mi to w staniu w środku transportu. Istotne jest jednak, abym znalazł się w pobliżu uchwytu, którego mógłbym się trzymać i żebym nie musiał stać w pobliżu drzwi.

Dla mnie kluczową sprawą jest szybkie „dogadanie się", gdy chcę dowiedzieć się, jaki numer autobusu lub tramwaju podjeżdża na przystanek. Jest mi potrzebny czas na komunikację, dlatego inni oczekujący mogą podpowiedzieć nie tylko, jaka linia zatrzymała się na przystanku, ale także np. jaka oczekuje przed nim na światłach.

Potrzebna jest cierpliwość i wyrozumiałość ze strony osób, które proszę o pomoc. Ponieważ słabo słyszę, muszę podejść blisko, aby przybliżyć mikrofon aparatu słuchowego. Czasem rozmówca instynktownie odsuwa się, co zniekształca dźwięk. Na dodatek, gdy na ulicy jest duży hałas, czasem muszę pytać kilka razy, zanim zrozumiem odpowiedź.
Problem pojawia się także, gdy osoba, do której zwracam się na przystanku, nie słyszy pytania, bo słucha odtwarzacza mp3. Zanim wyjmie słuchawki z uszu i mi odpowie - autobus odjeżdża...

Za bardzo ważne uważam uczulenie prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej, aby zwracali większą uwagę na pasażerów i aby zauważali tych, którzy mają specjalne potrzeby wynikające z niepełnosprawności. Kierowcy i motorniczowie nie powinni np. zamykać drzwi w momencie, gdy osoba niewidoma wstawia laskę. Kiedyś odjeżdżający autobus zniszczył mi w ten sposób bardzo dobrą, drogą laskę. Gdy chciałem wsiąść kierowca zamknął drzwi i „porwał" jej kawałek.

Dużym utrudnieniem dla osób niewidomych lub bardzo słabowidzących jest konieczność samodzielnego otwierania drzwi - czy to wewnątrz czy z zewnątrz pojazdu. W tym drugim przypadku jest nawet trudniej - trochę czasu upływa zanim uda się „namacać" właściwy przycisk. Tu mogą pomóc inni pasażerowie, ale może też pomóc kierowca, otwierając drzwi, gdy widzi osobę z białą laską. Nie zawsze tak się dzieje.

..."**Savoir-vivre wobec osób z niepełnosprawnością**" – w przygotowanej przez Fundację Integracja broszurce znajdą Państwo podpowiedź, jak możecie prosto i łatwo nawiązać aktywny kontakt z takimi osobami. Nie tylko w środkach komunikacji miejskiej.



ztm
Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie
13 26
komunikacja bez barier
Infolinia 24h: 801 044 484
22 534 55 66

TRAMWAJEM PO „MAŁEJ MOSKWIE"

W tym pięknym dolnośląskim mieście tramwaje kursowały od końca XIX wieku. Z biegiem lat ich sieć ulegała niewielkim przekształceniom, jednak jej zasadniczy układ był stały i opierał się na trzech głównych liniach. Niestety, po 86 latach istnienia, musiały ustąpić samochodom i autobusom. W kolejnym artykule z cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" opowiadamy o historii komunikacji szynowej w Legnicy.



Tramwaje konne...

Początki komunikacji publicznej w Legnicy (wtedy jeszcze niemieckim Liegnitz) wyglądają podobnie, jak w wielu wcześniej opisywanych miastach. W drugiej połowie XIX wieku miasto przeżywało intensywny rozwój gospodarczy i przestrzenny, będący efektem powszechnej wówczas rewolucji przemysłowej. Liczba ludności gwałtownie wzrastała (z 23 tysięcy mieszkańców w 1871 roku do ponad 43 tysięcy w 1885 roku). Włączano w obszar miasta kolejne okoliczne miejscowości. W tej sytuacji konieczne było zapewnienie sprawnej i wydajnej komunikacji. Pierwszy raz o tramwajach konnych zaczęto myśleć około 1878 roku. Jednak dopiero po czterech latach udało się je uruchomić. Służyły zarówno transportowi ludności, jak i towarów. Trasa tramwaju miała charakter okólny i łączyła Dworzec Główny ze Starym Miastem i rynkiem. Zastosowano wąskotorowy rozstaw szyn (1000 mm). Układ linii umożliwiał transport ciężkich ładunków przywiezionych koleją do niektórych fabryk, położonych na tej trasie.

... i elektryczne

Po około dekadzie od uruchomienia pierwszej linii tramwaju konnego, podpisano porozumienie w sprawie rozbudowy i elektryfikacji legnickiej sieci. Kolejne lata zajęły formalności i budowa nowych torowisk. W końcu, 21 stycznia 1898 roku pierwszy elektryczny tramwaj mógł uroczyście ruszyć w trasę.

Uruchomiono trzy linie, których trasy oznaczono kolorowymi tablicami. Pierwsza, oznaczona białą tablicą, była linią okólną i łączyła dworzec kolejowy ze Starym Miastem i rynkiem. Druga (biała tablica z zielonym pasem), wiodła z dzisiejszej ul. Ściegiennego w kierunku rynku i pl. Słowiańskiego i ul. Jaworzyńskiej. Tramwaje trzeciej linii były udekorowane białymi tablicami z czerwonym pasem i kursowały z pl. Wilsona do miejskiego cmentarza.

W kolejnych latach sieć legnickich tramwajów ulegała wielu mniejszym transformacjom i przebudowom. Część linii wydłużono, a mniej popularne odcinki zawieszono. Jednak podstawowy układ sieci pozostawał bez zmian. Tramwaje bez większych problemów przetrwały okres I wojny światowej i czasy kryzysu gospodarczego w latach 30. XX wieku. W latach 1933-38, z myślą o rosnących potrzebach transportowych nowych dzielnic, zbudowano dwa nowe odcinki linii tramwajowych (jedną w ciągu ul. Chojnowskiej, a drugą na ul. Złotoryjskiej).



fot. fotopolska.eu

Pierwszą linię autobusową w mieście utworzono w 1937 roku. Była obsługiwana czterema pojazdami. Nie zdążyła jednak zagrozić komunikacji tramwajowej, ponieważ po wybuchu II wojny światowej została zawieszona. W 1943 roku na ulicach Legnicy pojawiła się kolejna nowość – trolejbusy. Na linii pomiędzy dworcem, a Laskiem Złotoryjskim kursowały dwa wozy marki MAN/AEG.



fot. fotopolska.eu

Lata powojenne

Okres II wojny światowej nie spowodował utrudnień w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. W lutym 1945 roku, po opuszczeniu miasta przez Niemców i mimo wkroczenia Armii Czerwonej, Legnica pozostała właściwie nienaruszona. Dopiero w dniach 8-10 maja, na wieść o wygranej wojnie, czerwonoarmiści urządzili w mieście tzw. ognie zwycięstwa. „Tryumfalne" spalenie i wyburzenie Starego Miasta przez wojsko radzieckie pozostawiło w tkance miejskiej trwałą bliznę, której do dziś nie udało się zaleczyć.

W maju 1945 roku, po zniszczeniu i rozgrabieniu miasta, Rosjanie przekazali władzę w mieście administracji polskiej. Jedynym komunalnym zakładem, jaki został przekazany Polakom, było „Elektrische Strassenbahn Liegnitz", czyli dawne przedsiębiorstwo tramwajowe. Nowi pracownicy „Miejskiej Kolei Elektrycznej" rozpoczęli przywracanie komunikacji tramwajowej. Do zajezdni pościągano z ulic poprzewracane i zniszczone wagony. Udało się odzyskać 18 pojazdów (11 silnikowych i 7 doczepnych). Udrożniono pierwsze odcinki torowisk i sieci trakcyjnej. 31 października 1945 roku uroczyście uruchomiono odbudowaną komunikację miejską.


fot. dolny-slask.org.pl

Lata powojenne to okres ciężkiej pracy z wysłużonym taborem i torowiskami. Poniemieckie tramwaje wymagały ciągłych napraw, a części zamiennych brakowało. Zmiany nastały z początkiem lat 50. XX wieku. W 1951 roku podjęto decyzję o budowie za miastem Legnickich Zakładów Metalurgicznych. W celu zapewnienia szybkiej i wydajnej komunikacji z miastem, wydłużono do nich istniejącą linię tramwajową, a do jej obsługi pozyskano nowe wagony krajowej produkcji.

W latach 50. XX wieku, nowo powstałe Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Legnicy otrzymało pierwsze autobusy miejskie. Nowe pojazdy zastąpiły awaryjne i przestarzałe trolejbusy, które ostatni raz ulicami Legnicy przejechały 31 grudnia 1956 roku. Dwa lata później (w 1958 roku) Miejska Rada Narodowa przyjęła „Założenia planu rozwoju gospodarki komunalnej na lata 1959-1968", w których zapowiadano intensywny rozwój miasta i rozbudowę

linii tramwajowych. Z dokumentu można było wywnioskować, że tramwaje w Legnicy nie są zagrożone likwidacją, a wręcz czeka je świetlana przyszłość. Optymizm tramwajarzy nie trwał jednak długo, bowiem już w 1961 roku zlikwidowano odcinek torowiska linii nr 4, zastępując ją nową linią autobusową „A". Mimo to nikt nie przypuszczał, że jest to początek końca legnickich tramwajów. Przeprowadzano generalny remont zajezdni i usprawniano ruch na pozostałych liniach (zbudowano m.in. pętlę uliczną w śródmieściu). Jednak ekspansja autobusów była coraz większa, a tramwaje powoli ustępowały miejsca nowemu środkowi transportu. W 1966 roku likwidacja dotknęła linię nr 3, a dwa lata później nastąpił ostateczny kres komunikacji tramwajowej w Legnicy.



fot. dolny-slask.org.pl

Zakaz krytyki

Z wielkich planów rozbudowy tramwajów w Legnicy nie pozostało nic. Zostały zbiorem pustych deklaracji i założeń, dowodem na to, jak zmieniło się podejście do tramwajów zaledwie w ciągu kilku lat. Paradoksalnie, tramwaje zlikwidowano w roku, w którym (według założeń sprzed 9 lat), miały już kursować na wielu nowych trasach i po wyremontowanych dwutorowych liniach.

Mieszkańcy miasta krytycznie przyjęli decyzję o zamknięciu systemu tramwajowego. Panowało przekonanie, że Legnica bezpowrotnie traci resztki swojej wielkomiejskiej duszy, którą współtworzyły zburzone wcześniej Stare Miasto i odchodzące właśnie tramwaje. Mając świadomość, że jest to sprawa drażliwa, władze postanowiły zrobić wszystko, aby mówiło się o niej jak najmniej. Pracownikom MPK wydano zakaz komentowania i podejmowania dyskusji na temat likwidacji tramwajów w mieście.

Pamiątki...

O tramwajach szybko zapomniano. Dźwięk dzwonków i charakterystyczny stukot kół ustąpił miejsca spalinom i rykowi silników. Resztki torów stopniowo znikały z ulic, przy okazji remontów i przebudów. Do dziś jednak zachował się długi, kilkusetmetrowy odcinek toru, wraz z mijanką, w ciągu ul. Wrocławskiej. Jest to fragment dawnej linii z pl. Wilsona do cmentarza. Szyny tkwią w starym, poniemieckim bruku i wyglądają tak solidnie, jakby jeszcze wczoraj sunął po nich tramwaj!

W 1998 roku sprowadzono do miasta stary wagon typu 5N, podobny do tego, który jako ostatni żegnał legnickie linie tramwajowe. Pozyskano go z Elbląga. Ustawiono go przed budynkiem dawnej zajezdni tramwajowej. Wzbudza ciekawość przechodniów, a u starszych mieszkańców przywołuje wspomnienia z czasów, gdy starym tramwajem jeździli do szkoły, czy do pracy...

tekst: Maciej Beister

Wykorzystano: MPK Sp. z o.o w Legnicy
http://www.mpk.legnica.pl/ryshist/01.html

Legnica to miasto na prawach powiatu, położone w centralnej części województwa dolnośląskiego. W latach 1975-1999 była stolicą województwa legnickiego. Leży na Równinie Legnickiej, nad rzekami: Kaczawą i wpadającą do niej Czarną Wodą. Z ponad 100 tysiącami mieszkańców jest trzecim pod względem liczby ludności miastem województwie (po Wrocławiu i Wałbrzychu). W mieście działa 7 uczelni, co czyni je ważnym ośrodkiem akademickim w regionie. Ponadto Legnica jest liczącym się ośrodkiem przemysłu metalurgicznego i hutniczego. Te gałęzie stanowią jedno z głównych źródeł zatrudnienia tutejszej ludności.

Ważnym etapem w historii Legnicy był okres PRL. Wówczas w mieście stacjonowały oddziały Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej, organizując tu największy garnizon we wschodniej Europie. Miasto w tym okresie było potocznie nazywane „Małą Moskwą".



fot. UM Legnica

NAJLEPSZA KOMUNIKACJA W EUROPIE?

Stolica Bawarii. Główny ośrodek kulturalno-gospodarczy południowych Niemiec. Pierwsze wieści o mieście pojawiły się w roku 1158. Według ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) – największego niemieckiego automobilklubu – miasto z najlepszą komunikacją w Europie. To Monachium.

Po szynie przez miasto

Pierwsze „przymiarki" do budowy stacji podziemnej kolei sięgają roku 1905, jednak właściwa historia monachijskiego metra rozpoczęła się w roku 1964. Po ośmiu latach uruchomiono pierwszy odcinek podziemnej kolei, na trasie Kieferngarten - Goethe Platz. Włodarze miasta od początku planowali kilka linii metra, dlatego w następnym roku metro zostało przedłużone do stacji przy centrum olimpijskim. Rozbudowa metra trwa do dziś.

Na trasie można spotkać wysłużone wagony typu A (oznaczenia niemieckie). Na tory wyjechały po raz pierwszy w latach 70. ubiegłego wieku. Oczywiście na przestrzeni lat wagony były ciągle modernizowane, jednak wsiadając do nich obecnie też można „poczuć" przeszłość... Kolejnym typem pojazdów są wagony typu B, które do Monachium zaczęła od roku 1987 dostarczać firma Siemens. W metrze kursuje ich tylko kilka. W końcu można w podziemnej kolei spotkać wagony typu C z roku 2002. Obecnie kursuje ok. 20 tego typu pojazdów.



Ciekawym systemem są przesiadki door-to-door (drzwi w drzwi), który można spotkać na stacjach Scheidplatz (U2/U3) i Innsbrucker Ring (U2/U5). Pasażer może się przesiąść z jednego wozu do drugiego tylko przechodząc na drugi skraj peronu. Zapewniają to dobrze ułożone rozkłady jazdy.
Stacja techniczno-postojowa jest zlokalizowana obok stadionu AllianzArena. Dzięki temu tuż po zakończeniu meczu lub innych spotkań na stadionie można szybko uruchomić bardzo dużo rezerwowych wagonów.

Oficjalnie system metra składa się z ośmiu linii, jednak faktycznie jest ich sześć. Dlaczego? Ponieważ linie U7 i U8 nakładają się na inne. Tu ważna uwaga – metro w Niemczech oznaczane jest literą U. Standardowa częstotliwość kursowania pociągów wynosi 10 minut. Na części tras są uruchamiane skrócone kursy, które „podwajają" częstotliwość – razem kursują co 5 minut. Cała sieć metra to 91 km torowisk wraz z 93 stacjami.

W Monachium oprócz kolei podziemnej można podróżować także koleją naziemną. Uruchomiono ją praktycznie w tym samym czasie, kiedy powstało metro. Prace nad organizacją miejskiej kolei rozpoczęły się w roku 1966. Włodarze Monachium musieli jakoś rozwiązać ciągłe korkowanie się miasta. Start S-bahnów to rok 1972. Obecnie sieć szybkiej kolei miejskiej tworzy ponad 440 kilometrów torowisk z 148 stacjami, między którymi kursuje 7 linii, w takcie co 20 minut poza szczytem i co 10 minut w godzinach szczytu. Linie S1 i S8 zapewniają bezpośredni dojazd do lotniska. W przypadku korzystania z linii S1 należy uważać na oznaczenia, ponieważ część pociągów jest rozłączana na kilka stacji przed lotniskiem i jedzie kursem wariantowym do innej miejscowości!



„Lekką koleją" są również tramwaje, które kursują po mieście przeszło 130 lat. Pierwsze wozy wyjechały na trasę w roku 1876. Rozwój postępował całkiem szybko. Niestety, był połączony z ciągłym wydłużaniem tych samych linii, co przyczyniło się do spadku punktualności. Dlatego w roku 1970 rozpoczęto likwidację poszczególnych odcinków. Było tam zastępowane przez metro. Obecnie całkowita długość trakcji to 71 kilometrów, a kursują po niej 92 wozy.

Zamiast szyny guma

Tam, gdzie nie można dojechać tramwajem, metrem czy „eSką", dojazd zapewniają autobusy. Obecnie kursuje prawie 70 linii miejskich oraz ponad 200 linii regionalnych (często podmiejskich). Rok 2004 przyniósł gruntowną reorganizację całego systemu. Uruchomione zostały tzw. linie metrobusowe, które kursują z częstotliwością co ok. 10 minut w najbardziej „zatłoczonych" godzinach i miejscach. Wśród autobusów królują pojazdy spod znaku Mercedesa i MAN-a, chociaż można spotkać naszego Solarisa.

Skomplikowanie i drogo

Jeżeli komuś trudno w Warszawie rozróżnić I i II strefy biletowe, to większy problem będzie miał w Monachium i okolicy. Tam znajduje się takich stref aż szesnaście! Cztery strefy obejmują miasto. Najtańszy bilet jednorazowy kosztuje 1,20 euro, jednak obowiązuje tylko na odcinku czterech przystanków lub dwóch stacji metra. Bilet jednorazowy w „warszawskim pojęciu" (czyli na zasadzie wsiadasz do jednego wozu i jedziesz) to koszt 2,30 euro. Są bilety jednodniowe, które obowiązują od momentu skasowania do godziny szóstej następnego dnia i bilety tygodniowe. Bilety miesięczne są sprzedawane na konkretne miesiące. W „wachlarzu" biletów znajdują się także bilety dla dzieci, osobne dla osób powyżej 60. roku życia, dedykowane dla podróżujących w godzinach 9.00-24.00, jeszcze inne dla osób podróżujących między 4.00 a 9.00 oraz dla grup zorganizowanych, czyli bilety wycieczkowe. Ciekawostką jest to, że przy zakupie biletu do teatru lub muzeum w jego cenie otrzymuje się bilet na dojazd do tego obiektu. W przypadku braku posiadania biletu należy się liczyć z karą w wysokości 40 euro. Jest to stosunkowo niewiele, gdyż najtańszy bilet miesięczny



kosztuje 42 euro. Bilety są dostępne w ok. 1230 biletomatach stacjonarnych oraz w ok. 170 różnego rodzaju punktach stacjonarnych.

Nie przyjechał? Dostaniesz zwrot!

Co w wypadku, gdy na przystanek nie przyjedzie pojazd, na który czekasz? Jeżeli taka sytuacja trwa dłużej niż 20 minut można ubiegać się o zwrot pieniędzy, które są równowartością biletu jednodniowego. Co więcej, jeżeli był to ostatni kurs linii dziennej, a nie kursuje na tej trasie autobus nocny organizator transportu pokrywa koszty taksówki. Jednak jest pewien haczyk, właściwie dwa: trzeba ten fakt zgłosić do 10 dni po fakcie oraz nie mogło być to spowodowane przypadkami niezależnymi, takimi jak manifestacje, klęski żywiołowe czy poważny wypadek na trasie.



Ciekawostką jest to, że przy zakupie biletu do teatru lub muzeum w jego cenie otrzymuje się bilet na dojazd do tego obiektu.

MVG – organizator i przewoźnik w jednym, organizuje Punkty Obsługi Pasażerów, świadczące podobne usługi, z którymi można się spotkać w naszych POP-ach. Do wielu udogodnień dla pasażerów trzeba zaliczyć przyjazną informację pasażerską. Każdy pojazd kursujący w sieci linii miejskich posiada system głośnomówiący podający nazwy kolejnych przystanków. Na ponad 300 przystankach znajdują się tablice informujące o najbliższych odjazdach. Ponadto na przystankach dostępne są rozkłady jazdy, mapa okolicy przystanku, mapa całego układu oraz schemat stref biletowych.

Na stacjach metra zainstalowano 750 schodów ruchomych oraz ponad 160 wind, co znacznie ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym. W rozkładach jazdy są oznaczane kursy, które nie są wykonywane taborem niskopodłogowym. W znacznej części pojazdów zamontowany jest monitoring.

Wygląda dobrze? Tak, ale niestety, nie zawsze wszystko dobrze działa. Często informacje są podawane z opóźnieniem lub wyświetlacze podają zdublowane wiadomości. Awarie pociągów S także nie są sporadyczne...

tekst i zdjęcia: Mateusz Kania (KMKM)

NISKOPODŁOGOWE ZABYTKI

Mogłoby się wydawać, że w epoce nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów, rolę zabytku mogą odgrywać wyłącznie zasłużone ikarusy lub jelcze z wysoką podłogą. Nic bardziej mylnego – już od kilku lat Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie posiada w swej kolekcji dwie niskopodłogowe „perełki": Ikarusy 405 i 411.



Ikarus... Ten kultowy producent autobusów z Węgier w znakomitej większości kojarzy się z dwoma klasycznymi modelami: solówką 260 i przegubowcem 280. Właśnie te pojazdy stanowiły trzon komunikacji miejskiej niemal we wszystkich krajach po wschodniej stronie „żelaznej kurtyny". Jednak wiadomo było, że po jej upadku – niezawodne i solidne, ale jednak mocno przestarzałe – konstrukcje z fabryki w Budapeszcie nie mają szans z nowoczesnymi autobusami. Przedsiębiorstwa z Europy Środkowo-Wschodniej mogły wreszcie sięgnąć po autobusy zachodnich producentów. W połowie lat 90. ubiegłego wieku niskopodłogowe mercedesy jeździły po Gdańsku i Łodzi, zaś Warszawa kupiła trzyosiowego Neoplana N4020 i Jelcza M121M z częściowo obniżoną podłogą.

Węgierski producent, próbując odnaleźć się w realiach wolnego rynku, stworzył w 1994 roku swój pierwszy, w pełni niskopodłogowy autobus – Ikarusa 411. Jedenastometrowy pojazd, stylistyką nawiązujący do średniopodłogowej serii 400, wyróżniał się przede wszystkim brakiem tylnej szyby. Wynikało to z pionowego umiejscowienia silnika MAN w komorze pokaźnej wielkości za trzecimi drzwiami. Prototyp 411-tki zawitał do Warszawy na testy w 1994 roku. Wypadły pomyślnie, więc rok później wraz z dostawą Ikarusów 280 zamówiono do stolicy dwa Ikarusy 411. Na podobny krok zdecydowały się MZK w Bielsku-Białej. Warto dodać, że wyprodukowano łącznie zaledwie sześć Ikarusów 411 – pozostałe dwie sztuki można było spotkać w węgierskim Salgotarjan.



Warszawskie 411-tki (o numerach taborowych #6550 oraz #6551) trafiły do zajezdni R-5 „Inflancka". Zostały skierowane do obsługi linii 700, łączącej Dworzec Centralny z Konstancinem-Jeziorną, ważnym centrum rehabilitacyjnym i uzdrowiskowym. Ich nietypowość i duża awaryjność spowodowały, że wraz z dostawą Jelczy M121M w 1997 roku zostały wycofane z prestiżowej linii 700 i coraz rzadziej pojawiały się na mieście. Po likwidacji zajezdni „Inflancka" w roku 2003 trafiły na „Stalową", gdzie otrzymały nowe numery taborowe (#6530 i #6531). Ze względu na ograniczoną pojemność kierowano je na linie peryferyjne, przeważnie obsługiwane midibusami MAN. #6531 został odstawiony „na boczny tor" w 2005 roku, #6530 jeździł jeszcze przez rok. Obydwa autobusy wystawiono na sprzedaż, jednak nabywcy znaleźli się dopiero cztery lata później. W roku 2009 #6531 został sprzedany za cenę złomu, a #6530 od 11 lutego 2009 roku należy do Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Rok

później „lodówka” – bo tak zwykło się nazywać Ikarusa 411 – przeszła remont, który przywrócił jej sprawność. Dzięki temu otrzymała żółte tablice rejestracyjne i jest drugim najmłodszym zabytkowym autobusem w Polsce (najmłodszy jest Jelcz L090M z 1999 roku, należący do kolegów miłośników z Nowego Sącza). O tym, że warto było zainwestować w nietypową konstrukcję, niech świadczy fakt, iż w 2011 roku, na zlocie ikarusów w niemieckim Löbau, „lodówka” oczarowała publikę i zdobyła drugie miejsce w prestiżowym konkursie na najlepszy pojazd.



Drugi niskopodłogowy autobus w naszej klubowej kolekcji to zaledwie siedmiometrowy Ikarus 405. Historia tego dwudrzwiowego, popularnego w Budapeszcie minibusu jest równie ciekawa: pięć sztuk zostało kupionych w roku 1994 do obsługi linii Airport-City, łączącej lotnisko ze śródmiejskimi hotelami. Linia, mimo małej frekwencji, przynosiła zyski dzięki wysokim cenom biletów. Ciche i wygodne Ikarusy 405, przydzielone na „Inflancką” (numery #6450-#6454), miały zapewnić pasażerom należyty komfort – wcześniej linię Airport-City obsługiwały Jelcze L11. Niestety, wkrótce dały o sobie znać problemy eksploatacyjne i częste awarie „knypków” z Węgier. Zostały wycofane z obsługi linii na lotnisko, a po jej likwidacji w 1999 roku skierowane na Elsnerów (linia 308). Trzy lata później całą piątkę skreślono ze stanu. Nasz #6454 trafił do kolekcji zabytkowych autobusów Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy. Po dziewięciu latach spędzonych „na obczyźnie” wrócił – ale już nie o własnych siłach – do Warszawy. Jego remont przewidujemy w niedalekiej przyszłości.

Oba niskopodłogowe ikarusy z klubowej kolekcji reprezentują ciekawy, acz zapomniany epizod w okresie transformacji stołecznej komunikacji miejskiej. Dzięki działaniom KMKM już wkrótce „lodówka” i „knypek” będą mogły wspólnie o nim przypominać.

tekst i zdjęcia: Grzegorz Kaczmarczyk (KMKM)

KAMPANIE ZTM



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl



iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO